Zwischen Krieg und Frieden

41

Belgiens Stellung in der Weltwirtschaft

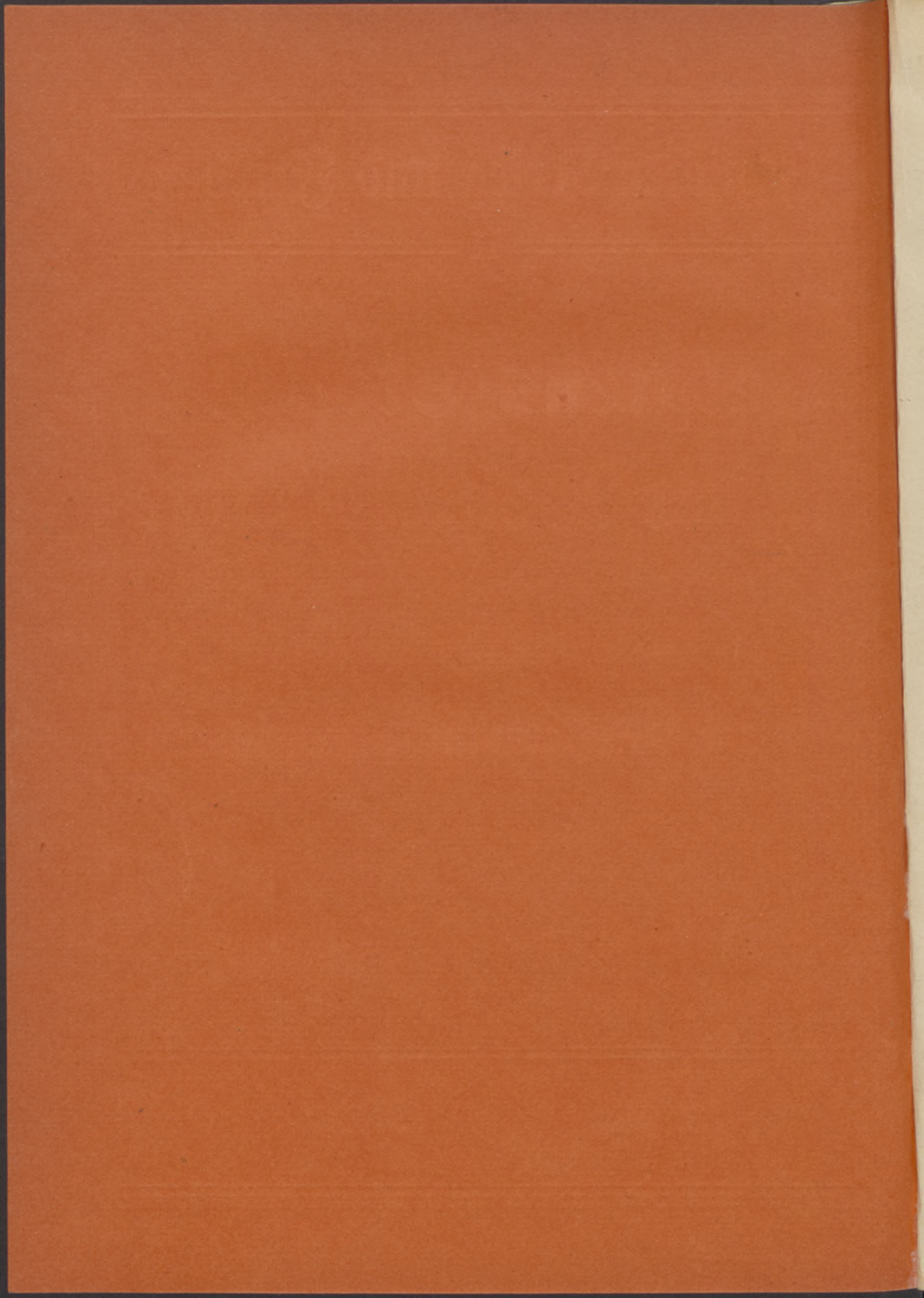
von

Prof. Dr. Hermann Schumacher

S. Hirzel  in Leipzig

Preis 1,50 Mark





Belgiens Stellung in der Weltwirtschaft

von

Professor Dr. Hermann Schumacher
Geh. Regierungsrat



Leipzig 1917
Verlag von S. Hirzel



Ausgegeben am 15. August 1917

Druck von Breitkopf & Härtel in Leipzig

Vorwort.

Das nordwestliche Nachbarland, das seit den ersten stürmischen Kriegswochen nun schon mehr als $2^1/_2$ Jahre sicher und fest unter deutscher Verwaltung steht, verdient und verlangt unsere Aufmerksamkeit für die Gegenwart wie für die Zukunft. In der Vergangenheit ist sie ihm in viel zu geringem Maße zuteil geworden. Obwohl wir durch wirtschaftliche und andere Bande mannigfach mit ihm verknüpft waren, ist Belgien in der wissenschaftlichen und sonstigen Literatur Deutschlands auffallend vernachlässigt worden. Diese so empfindlich gewordene Lücke ließ sich im Kriege schwer ausfüllen. Zwar fehlt es nicht an einschlägigen belgischen Werken, welche Einzelgebiete, wie z. B. die Hauptindustriezweige, ganz besonders die Kohlen- und Eisenindustrie umfassend behandeln. Aber eine befriedigende einheitliche Zusammenfassung ist auch in der belgischen Literatur nicht vorhanden. Nirgends wird Belgien als ein lebendiger Wirtschaftskörper in seiner individuellen Eigenart einheitlich zur Darstellung gebracht. Diesen Versuch hat der Verfasser unternommen. Er stützt sich nur zum Teil auf eigene Forschungsarbeit an Ort und Stelle; sie war im Kriege im erwünschten Umfange nicht möglich. In der Hauptsache bemüht er sich, die verstreuten Ergebnisse vorliegender Einzelforschungen, unter Verwertung neuerer Ermittelungen

deutscher Sachverständiger, zu einem lebensvollen Ganzen zusammenzuschließen. Anfangs war das nur in der Form von Vorträgen und gelegentlichen Aufsätzen, wie sie in der Deutschen Wirtschaftszeitung, dem Plutus, der Kölnischen Zeitung, der Vossischen Zeitung, der Wiener Zeit und der Leipziger Illustrierten Zeitung erschienen sind, beabsichtigt. Aber immer wieder ist der Verfasser gebeten worden, seine für den „Tag" zusammengefaßten Aufsätze auch in etwas dauerhafterer Form erscheinen zu lassen. Er glaubte der Erfüllung dieses Wunsches sich nicht mehr entziehen zu dürfen, da neue Aufgaben ihn am geplanten breiteren Ausbau hindern. Das Bedürfnis, Belgien als lebendige Einheit zu erfassen und zu begreifen, ist mit der zunehmenden Erörterung der „Kriegsziele" nur noch stärker geworden. Möchten zu seiner Befriedigung die folgenden anspruchslosen Blätter sich nützlich erweisen.

I. Belgien als Grenzstaat.

Will man Belgien als lebendigen Wirtschaftskörper in seiner individuellen Eigenart und Bedeutung erkennen und begreifen, so muß man von der grundlegenden geographischen Tatsache ausgehen, daß es ein ausgesprochenes Grenzland ist. Es liegt dort, wo Germanen und Romanen im Norden Europas zusammenstoßen. Eine der wichtigsten natürlichen Scheidelinien der Menschheit zieht quer durch das Land, fast unverändert seit der Römerzeit, aufrechterhalten zunächst durch den äußeren Schutz des schwer durchdringlichen „Kohlenwaldes", später nicht minder wirksam durch die zähe Eigenart eines kraftvollen germanischen Stammes. Diese Lage als Grenzland hat das Gebiet zwischen Schelde und Yser von jeher zum Kriegsschauplatz für die Kämpfe der west- und mitteleuropäischen Mächte gemacht, und fast immer ist die Kriegsfurie wilder und grausamer durchs Land gezogen als dieses Mal, wo man, bis auf die Ausnahmefälle selbstverschuldeten Unglücks wie in Loewen und Dinant und bis auf das dauernd im Bereich der beiderseitigen Kanonen liegende westlichste Flandern mit dem armen Ypern, im weiten Lande nach den Spuren, die nun einmal stets der Krieg hinterläßt, fast suchen muß.

Dieses traurige Schicksal hängt damit zusammen, daß man die starre Völkerscheide, welche, trotz des Hin- und Her-

wogens der Kämpfe, beide Rassen merkwürdig wenig sich miteinander vermischen ließ, nicht zur politischen Staatengrenze hat werden lassen. Ein fremdes Interesse hat dies vor allem verhindert. Denn Belgien ist nicht nur nach Westen und Osten, sondern auch nach Norden ein Grenzgebiet. Es ist die verkehrspolitisch und militärisch wichtige nahe Gegenküste des englischen Inselreiches, und zwar seines am höchsten entwickelten südöstlichen Teiles. Darum ist England im 19. Jahrhundert stets bestrebt gewesen, den natürlichen Schutz seiner einst unangreifbaren Insellage dadurch auszubauen, daß es jede fremde Großmacht vom Boden des heutigen Belgiens fernhielt. Insbesondere durfte Frankreich, das lange am mächtigsten unter den Festlandsstaaten Europas dastand, nicht im nahe verwandten und heißbegehrten Wallonien sich festsetzen. Aus diesen Bemühungen ist die von Palmerston voll Befriedigung als „seine Tochter" bezeichnete Diplomatenschöpfung hervorgewachsen, welche im fast vergessenen Namen „Belgien" eine weder an Germanen noch an Romanen erinnernde Bezeichnung erhielt und durch die Neutralisierung unter den Großstaaten Europas in scheinbarer Selbständigkeit vereinsamt wurde.

So wurde es in Englands Interesse verhindert, daß die politische Gestaltung den natürlichen Bedingungen sich anpaßte, und so wurde gleichzeitig der schicksalschwere Völkergegensatz in das Innere des neuen kleinen Staatsgebildes, das auf bisher stets abhängigem Boden errichtet war und alsbald im Brüsseler Nationalkongreß als „Hermaphroditen" bezeichnet wurde, hineingetragen. Denn im heutigen Belgien sind bekanntlich die Germanen mit rund 4 Millio-

nen Flamen und die Wallonen mit $3^1/_2$ Millionen vertreten. Dieser den künstlichen belgischen Staat durchdringende Gegensatz der Nachbarn gab Belgiens innerer Politik die entscheidende Richtung, indem er das Streben hervorrief, die grundverschiedenen Bestandteile, welche Neid und Besorgnis der Nachbarn unter kluger Ausnutzung geschichtlicher Zufälle zusammengefügt hatten, mit Hilfe der Sprache, Religion und Kultur künstlich zu einer Einheit zusammenzuschweißen. Zu dieser Zentralisierungspolitik konnte nach dem Abfall von den nördlichen Niederlanden im Jahre 1830 nur die Politik der wallonischen Minderheit werden. Sie machte an erster Stelle auf dem Gebiet des Bildungswesens sich geltend. Den Flamen ist es äußerst erschwert worden, in ihrer Muttersprache eine höhere Bildung sich zu erwerben. Fast nur auf dem zeit- und kraftraubenden Umwege über das Französische war das möglich. Das hat zur Folge gehabt, daß die Begüterten der französischen Sprache und Kultur zum großen Teil verfallen sind, während es für die Masse der Bevölkerung unmöglich geblieben ist, über die niedrigste Bildungsstufe sich zu erheben. Nirgends in Westeuropa ist die Zahl der Analphabeten so hoch, wie heute in diesen alten flämischen Kulturgebieten. Schon das wirkte natürlich auf die wirtschaftlichen Verhältnisse tief ein. Je mehr aber im Zuge der Gesamtentwicklung die wirtschaftlichen Interessen in den Vordergrund traten, um so mehr mußte diese romanisierende Zentralisierungspolitik sich auch unmittelbar wirtschaftlich betätigen. Bewußt oder unbewußt begann das Wallonentum seinen maßgebenden Einfluß machtpolitisch sich zu sichern. Nichts aber wäre ihm gefährlicher gewesen, als wenn seiner auf die Ausfuhr ange-

wiesenen Industrie an der Wasserkante, auf eigenem Boden, unter bevorzugten Bedingungen des Rohstoffbezuges und des Fabrikatenversandes, ein jugendstarker Wettbewerb erwachsen wäre. Da das Interesse der wallonischen Industrie deutlich zutage lag, und es an Machtmitteln, es zu betätigen, nicht fehlte, so spricht schon im allgemeinen alles für die Berechtigung der oft wiederholten Klage, die auch an die Spitze des flämischen „Manifestes der 52" gestellt worden ist, daß die wallonische Regierung zum „Werkzeug, um Flanderns Aufblühen und ökonomische Entwicklung zu hemmen" wurde.

Diese alle Zweige der inneren Verwaltung durchdringende romanisierende Zentralisierungspolitik der Wallonen hat stets von Frankreich weitgehende Unterstützung gefunden. Was man politisch nicht hatte erringen können, wollte man moralisch erringen. „Alle Bemühungen unserer Regierung" — hatte schon einer der Führer im belgischen Aufstand von 1830 gesagt — „müssen zielen auf die Vernichtung der flämischen Rasse, um die Vereinigung Belgiens mit unserm großen Vaterlande vorzubereiten." Und bewundernswert ist die „Annexion des Cervaux" durchgeführt worden. Während so die Franzosen in den Kampf zwischen Germanen und Romanen auf belgischem Boden verständnisvoll und energisch eingriffen, haben wir Deutsche, was sich jetzt rächt und schwer wieder gut zu machen ist, seit Begründung des Reiches gleichgültig zugeschaut, wie ein hochbegabter germanischer Volksstamm durch eine Minderheit, die vergleichbare Kulturleistungen nicht aufzuweisen hat, seiner fruchtbaren und reizvollen Stammesbesonderheit beraubt werden sollte.

II. Belgien als der dichtest bevölkerte Staat Europas.

Das kleine belgische Grenzland trägt seit Jahrhunderten im Verhältnis zu seiner Fläche eine besonders dichte Bevölkerung. Es zählte 1910 auf den Quadratkilometer mehr als doppelt soviel Einwohner als Deutschland (252 gegen 120), fast soviel wie die volkreichste preußische Provinz, die Rheinprovinz (264), und wird heute von keinem selbständigen Lande Europas in der Dichtigkeit seiner Besiedelung übertroffen. Freilich hat es nicht dasselbe schnelle Wachstum wie Deutschland aufzuweisen. Im ersten Jahrzehnt des laufenden Jahrhunderts hat seine Bevölkerung nicht in gleichem Maße zugenommen, und der Vorzug einer starken Volksvermehrung, der für uns Deutsche zu einer dauernden Haupttriebkraft unserer Fortschritte geworden ist, ist in Belgien in starkem Schwinden. 1913 war seine Sterbeziffer zwar der deutschen ziemlich gleich (14,5 gegen 15), aber in der Geburtenziffer blieb es um fünf Köpfe (22,6 gegen 27,5) gegen Deutschland zurück, so daß es im Geburtenüberschuß (7,8) unter allen selbständigen europäischen Staaten nächst Frankreich am ungünstigsten dastand. Diese Einheitsziffer für Belgien führt jedoch irre. Mit der französischen Sprache und Kultur haben sich in den wallonischen Gebieten auch französische Unsitten verbreitet. Dieselben Gründe, welche den verhängnisvollen Stillstand der französischen Bevölkerung verschulden, sind auch hier mit kaum verminderter Kraft wirksam. Im flämischen Norden dagegen sitzt nicht nur der größere Teil der belgischen Bevölkerung, sondern findet sich auch, trotz vielen Elends, noch unverdorbene Germanenkraft.

1912 machten die Geburten in den vier Flamenprovinzen Westflandern, Ostflandern, Antwerpen und Limburg 27, in den vier Wallonenprovinzen Hennegau, Lüttich, Namur und Luxemburg nur 18,5 auf 1000 Einwohner aus. Das heißt: es wiederholte sich auf belgischem Boden genau der Gegensatz, der zwischen Deutschland (27,5) und Frankreich (18,8) vorhanden ist. Der flämische Bestandteil ist also in der Zunahme begriffen und würde noch mehr wachsen, wenn nicht der erwähnte künstliche Druck auf dem flämischen Wirtschaftsleben lastete und hier vor allem eine starke Säuglingssterblichkeit zur Folge hätte.

Diese dichte belgische Bevölkerung, die in ihrer kleineren südlichen Hälfte der französischen so ähnlich ist, kann von dem beschränkten einheimischen Boden nicht ausreichend in Friedenszeiten ernährt werden. Zwar hat hier die Landwirtschaft, obwohl sie sich weder an der sandigen Küste des Nordens noch im Hügelland des Südens, sondern nur in Mittelbelgien besonderer Fruchtbarkeit erfreut, Erstaunliches geleistet. Sie hat in der flämischen Bauernbevölkerung einen ihrer erfolgreichsten und stolzesten Vertreter. Schon im Mittelalter gingen von ihr die „Ostland"-Fahrer aus, welche alten Slawenboden germanischer Kultur durch den Pflug kraftvoll errangen. Besonders früh streifte man auch in Flandern die Fesseln der Dreifelderwirtschaft ab und öffnete damit die Bahn zu einer freien Entwicklung so nachhaltig, daß noch Schwerz, neben Thaer der größte Förderer der deutschen Landwirtschaft, zu Anfang des 19. Jahrhunderts dem deutschen Volke die belgische Landwirtschaft als Vorbild schildern konnte. Und auch noch das heutige Belgien, in dem noch mehr als früher der Schwerpunkt landwirt-

schaftlicher Arbeit im Norden liegt, ist ein Land besonders intensiver landwirtschaftlicher Kultur. Der Gesamtertrag der belgischen Landwirtschaft ist vom Ministerialdirektor Gaspart im belgischen Landwirtschaftsministerium kurz vor dem Kriege auf rund eine Milliarde Franken im Jahre geschätzt worden, und in den Hektarerträgen seines Ackerbaues übertrifft Belgien vielfach alle anderen Länder. So stand es beispielsweise 1913 in Roggen, Gerste und Hafer, sowie in Kartoffeln an der Spitze, und auch in Zuckerrüben hat es schon manchmal mit Deutschland um die Palme gerungen. Aber wenn der Ackerbau, und vor allem der Getreidebau, auch natürlich die Grundlage der belgischen Landwirtschaft bildet, so ist er doch für sie nicht bezeichnend. Die Ackerbauerzeugnisse sind für sie nicht Zweck, sondern Mittel. Erst in Verbindung mit der weltberühmten Pferdezucht und der bedeutenden Viehmast, sowie mit der hochentwickelten Zuckerindustrie und verbreiteten Bierbrauerei gewinnt sie ihr besonderes Gepräge. Auch in der Viehzucht steht Belgien stolz da. Denn während es auf den Quadratkilometer an Schweinen dieselbe Zahl wie Deutschland aufweist, übertrifft es Deutschland in seinem Bestande an Pferden und Rindern um rund ein Drittel. Diese außerordentlichen Roherträge in fast allen Zweigen der Landwirtschaft erklären sich — abgesehen von dem erwähnten Seeklima — zum Teil aus den aus jahrhundertelanger Arbeit erwachsenen Traditionen der altberühmten flämischen Agrarkultur, zum Teil aber auch aus der in den letzten drei Jahrzehnten angebahnten Modernisierung, welche in dem großen Kunstdüngerverbrauch, der den deutschen auf den Hektar um ein Drittel übertrifft, zum Ausdruck kommt.

Sonst hat Belgien mit dem nahen England viel Ähnlichkeit; in der Landwirtschaft weichen beide stark voneinander ab. England hat seine Bauernbevölkerung seiner Industrie geopfert im Vertrauen auf seine Handelsstellung und auf seine Kolonien; Belgien hat sie sich, trotz ähnlicher Industrieentwicklung, bewahrt und bewahren müssen, weil es als Handelsstaat und Kolonialreich sich mit England nicht vergleichen kann. Aber wenn es sich auch seinen Kleinbauernstand erhalten hat, so ist es ihm doch nicht gelungen, ihn vor Not zu bewahren. Den großen Roherträgen entsprechen vielmehr oft nur sehr geringe Reinerträge. Ja, auf dem alten Kulturboden Flanderns wohnt heute vielfach ein ländliches Elend, wie es sonst in Westeuropa wohl nur noch in Irland sich findet.

Das erklärt sich aus der wallonischen Agrarpolitik. Der Schlüssel zu ihrem Verständnis liegt in der dargelegten Bildungsfrage. Die systematische Bevorzugung des Französischen hat durch Belgien nicht nur eine vertikale, sondern auch eine horizontale Sprachgrenze gezogen. Sie scheidet vielfach die oberen von den unteren Schichten, die „Franskiljone", für deren Renegatengesinnung ihr bedeutendster Vertreter Maeterlinck ein trauriges Zeugnis abgelegt hat, von der breiten Masse der echten Flamen, und das greift in die wirtschaftlichen Verhältnisse besonders tief ein, weil Belgien das Land ist, in dem das Zeitpachtsystem auf dem europäischen Festland seine größte Verbreitung gefunden hat. Der kleinen Zahl begüterter Verpächter, die zum großen Teil im eigenen Interesse auf die Seite der wallonischen Machthaber sich gestellt haben, steht die das Flamentum bewahrende große Schar in Unbildung gehaltener kleiner

und kleinster Pächter gegenüber, welche, trotz intensivster Feldarbeit von Eltern und Kindern, nur dadurch vor äußerster Not sich schützen können, daß sie der Heimarbeit, vor allem der Spitzenklöppelei, sich widmen und als Wanderarbeiter, bis zu 60 000 im Jahr, in die Fremde ziehen, aber nicht mehr nach dem stammverwandten Osten, wie einst zum Schutze des Germanentums, sondern nach dem welschen Westen, die eigene geliebte Stammesart gefährdend. So haben sich der soziale Gegensatz und der sprachlich kulturelle Gegensatz zum „Fluche der Stiefmütterlichkeit" gesteigert, der auf der Masse der fleißigen flämischen Bauernschaft ähnlich lastet, wie auf den irischen Pächtern der grünen Insel jenseits des Kanals.

Auch die belgische Handelspolitik ist an dieser Entwicklung nicht unbeteiligt. Zwar ist Belgien, im Gegensatz zu England, zu einer agrarischen Schutzzollpolitik übergegangen, aber in eigener, dem Industriesystem verwandter Art. Denn sie läßt die pflanzlichen Erzeugnisse des Bodens gewissermaßen als Halbprodukte von Zöllen frei, schützt dagegen die tierischen und sonstigen Erzeugnisse, in welche sie umgewandelt werden. Insbesondere hat sie, um die niedrigen Industrielöhne nicht zu steigern, an der Zollpflicht für Brotgetreide, trotz schärfsten Preisdrucks, festgehalten, und diese Verurteilung des wichtigsten Zweiges des Ackerbaues zu Unrentabilität bedeutet, da Brotgetreide, insbesondere Roggen, in den flämischen Provinzen doppelt soviel wie in den wallonischen angebaut wird, eine Schädigung der flämischen Landwirtschaft zugunsten der überwiegend wallonischen Industrie. Statt Brotgetreidezöllen hat Belgien dagegen 1887, zum Schutze vor allem vor überwiegendem holländischen Wett-

bewerb, Viehzölle eingeführt, die aber auch den vielen flämischen Kleinbetrieben einen Vorteil nicht bringen können, weil sie nicht groß genug sind, Viehhaltung gewerbsmäßig zu betreiben; und den Viehzöllen hat es 1895 im Interesse der Weiterverarbeitung landwirtschaftlicher Erzeugnisse einen Butterzoll sowie einen Mehl- und Malzzoll folgen lassen und gleichzeitig auch, um die Grundlage seiner wertvollen Pferdezucht sich zu erhalten, einen Zoll auf Hafer eingeführt, der umgekehrt, wie Brotgetreide, doppelt soviel auf wallonischem, wie auf flämischem Boden angebaut wird. Wie die wallonische Zentralisierungspolitik der belgischen Regierung im ganzen mit innerer Notwendigkeit aus der zwiespältigen Unnatur dieses künstlichen Staatsgebildes hervorwächst, so ist es das Verhängnis der Flamen, daß die Entscheidung auch im unlösbaren Widerstreit der Interessen des Nordens und Südens stets nicht bloß aus Willkür, sondern aus guten sachlichen Gründen zu ihrem Nachteil ausfällt.

Trotz des tiefgreifenden Unterschiedes, der zwischen der belgischen und der englischen Landwirtschaft besteht und trotz der bewundernswerten Leistung, die es auf diesem Gebiete aufzuweisen hat, ist Belgien, in dem ein geringerer Teil der Bevölkerung als in irgend einem anderen Lande, mit Ausnahme von Großbritannien, der Landwirtschaft sich widmet, auf die Einfuhr von Lebensmitteln angewiesen, zwar nicht so stark wie England, aber doch stärker als Deutschland. An der Ausfuhr ist es, abgesehen von Erzeugnissen des Gartenbaues und anderen kleinen Besonderheiten, wie Frühkartoffeln, Zichorie und Tafeltrauben, und abgesehen auch von dem Flachsbau und der Leinenindustrie, von denen in anderem Zusammenhang noch zu sprechen sein wird, vor allem

durch die Pferdezucht und die Zuckerindustrie beteiligt. Die große belgische Zuckerindustrie führt etwa zwei Drittel ihrer Erzeugnisse, im Wettbewerb vor allem mit Deutschland, aus, und die der Welt das beste Kaltblutpferd liefernde belgische Pferdezucht hat eine, vor allem nach Deutschland gerichtete, jährliche Ausfuhr im Werte bis zu 50 Millionen Franken, von welcher der beste Kenner der belgischen Landwirtschaft, Dr. Frost, vor wenigen Jahren sagen konnte, „daß die Blüte der belgischen Landwirtschaft heute zum großen Teil in dem Pferdehandel mit Deutschland ihre Ursache hat". Im übrigen aber zeigt Belgien, wie gesagt, in fast allen wichtigen Lebensmitteln einen Einfuhrbedarf; auch trotz der Zölle ist er, im scharfen Gegensatz zur reichen Ausfuhr des benachbarten Hollands, in Vieh, sowie in Butter und Käse vorhanden; vor allem aber ist er durch die skizzierte Zollgesetzgebung auf Brotgetreide konzentriert worden. 1912 betrug seine Erzeugung 130 Kilogramm auf den Kopf der Bevölkerung gegen 247 Kilogramm in Deutschland und etwa 40 Kilogramm in England; seine Einfuhr machte zwar noch nicht ein Drittel der englischen, aber doch etwa 10 Prozent mehr als die deutsche aus. Daraus erklärt es sich, daß Belgiens einziger großer Hafen zum bedeutendsten Weizenhandelsplatz des europäischen Festlandes geworden ist. Was Mannheim für Süddeutschland, Duisburg für Rheinland-Westfalen ist, ist Antwerpen, nur in sehr viel größerem Maßstabe, für Belgien. Es hatte 1912 eine Einfuhr von 1 843 000 Tonnen Weizen, Rotterdam eine solche von 1 578 000 Tonnen aufzuweisen. Solange Belgiens großer Einfuhrbedarf dauert, wird Antwerpen in dieser Stellung nicht erschüttert werden können.

III. Belgien als einseitigster Industriestaat.

Wie durch die Zahl seiner Bewohner, zeichnet sich Belgien auch durch ihren Gewerbefleiß aus. Im Vergleich mit Deutschland hat es sowohl einen höheren Anteil der Berufstätigen an der Gesamtbevölkerung, als auch eine stärkere Beteiligung der Berufstätigen an der Industrie aufzuweisen. Während nämlich von den am 31. Dezember 1910 in Belgien lebenden Menschen 42,93 Prozent berufstätig waren, waren es im Deutschen Reich nach gleichartiger Berechnung am 12. Juni 1907 nur 35,9 Prozent, und während der Anteil von Industrie und Bergbau sich in Deutschland 1907 auf 40 Prozent belief, betrug er 1910 in Belgien nicht weniger als 48,56 Prozent. In keinem anderen Lande nimmt die Industrie einen so hohen Prozentsatz des Volkes in Anspruch.

Schon früh hat der Gewerbefleiß dieses Gebietes die Bewunderung der Welt auf sich gezogen. Er wuchs hervor aus dem Handel, der von der flandrischen Küste aus den Güteraustausch zwischen Nord und Süd, wie Ost und West vermittelte. Die feine Wolle, die aus dem schafreichen England eingeführt wurde, begann man hier zu verarbeiten mit so hohem Geschick und so großem Geschmack, daß die flandrischen Tuche berühmt wurden in der ganzen Welt. So erblühte hier früh, als die flandrische Landwirtschaft ihren geschilderten ersten Aufschwung nahm, in den reichen Städten von St. Trond bis Douai, der Industriezweig, der jahrhundertelang in der Welt die meisten Hände beschäftigte und am frühesten technisch ausgestaltet wurde. Aber er baute sich — was an die Neuzeit erinnert — auf der unsicheren

Grundlage ausländischen Rohstoffes auf und war daher gefährdet, als die Kunst des Spinnens und Webens von Flandern nach England gelangte.

Auch im Süden des heutigen Belgien hat der Gewerbefleiß früh sich geregt. Wie in der Eifel, so wurden auch hier im anschließenden Bergland, wo der Boden Eisenerz und der Wald Holzkohle bot, früh aus den Holzbrennern Eisenerzeuger. Schon aus der Römerzeit wird davon berichtet, und Ende des Mittelalters waren Schmelzöfen und Hammerwerke in stattlicher Zahl vorhanden und die Waffenindustrie nicht ohne Bedeutung. Immerhin war die Entwicklung bescheiden im Vergleich mit dem glanzvollen Aufstieg der Tuchindustrie im Norden. Doch ein Umschwung blieb nicht aus. Wie die alte, auf fremder Grundlage erbaute flandrische Tuchindustrie durch England vernichtet wurde, so erhielt die ursprünglich aus dem heimischen Boden gewachsene wallonische Eisenindustrie ihren entscheidenden neuzeitlichen Anstoß durch England. 1816 wurden die Brüder Cockerill aus England nach Belgien berufen. Sie legten in Seraing bei Lüttich in unmittelbarster Nähe ergiebiger Kohlenzechen den Grund zu dem ihren Namen verewigenden großen Werke, auf dem zu Anfang der zwanziger Jahre des 19. Jahrhunderts der erste Kokshochofen und bald darauf die erste Lokomotive auf dem europäischen Festland erbaut wurde. Da Belgien auch die erste Eisenbahn auf dem europäischen Festland anlegte, am frühesten zum Staatsbahnsystem überging und heute ein engmaschigeres Bahnnetz als irgendein anderes Land besitzt, so hat die belgische Eisenindustrie, gestützt auf diese frühe und dauernde starke Nachfrage, sich eher, als in Deutschland und Frankreich, zu großer

Leistungsfähigkeit und weitem Ansehen entwickelt. Mit allen Kräften war man bemüht, die leicht zu nutzenden Kohlenlager, welche der wallonische Boden in der Provinz Lüttich und noch mehr in der Provinz Hennegau birgt, zu entwickeln. Kapital und Unternehmungslust strömten hier zusammen, und so entstand neben der weit durch die Kohlengebiete sich hinziehenden und vielseitig ausgebauten Eisenindustrie, als dem starken Rückgrat der belgischen Industrieentwicklung, die auch in frühe Zeiten zurückreichende Zinkindustrie, die in Europa nur von Deutschland übertroffen wird, und die Glasindustrie, in der Belgien auf verschiedenen Gebieten eine führende Stellung einnimmt, um von weniger bedeutenden Industriezweigen zu schweigen. Die ganze Erzindustrie mit ihren vielerlei Aufbauten und auch fast die ganze Glasindustrie, von deren 64 Fabriken 1906 nicht weniger als 40 im Hennegau lagen, befindet sich auf wallonischem Boden. Flandern hat zwar natürlich auch andere Fabriken aufzuweisen, ist aber in der Hauptsache auf seine alte Textilindustrie beschränkt geblieben. Ihr ältester und vornehmster Zweig ist dahingeschwunden; „englische Tuche" sind an die Stelle der flandrischen getreten, aber auf der Grundlage des einst blühenden Flachsbaues hat sich die Leinenindustrie zum großen Teil in alten Formen erhalten, auch seitdem sie für fast 100 Millionen Franken im Jahre ihr Rohmaterial aus Rußland einführen muß. Wie früher ziehen sich auch heute längst der Leie, deren Wasser für das Rösten des Flachses besonders geeignet ist, die Aufbereitungsanstalten hin, die auch Irlands berühmte Feinspinnereien mit ihren Rohstoffen versorgen. Rund 20 Leinenspinnereien sind in Flandern tätig, und mit ihnen

hat, noch vielfach am Handbetrieb festhaltend, die Leinenweberei, mit ihrem Mittelpunkt in Gent, nicht Schritt gehalten, die 1913 nur für 24 Millionen Franken Gewebe ausführte gegenüber 114 Millionen Franken an Garn. Sodann hat sich neben der älteren flämischen Leinenindustrie, welche in der Ausfuhr feiner Garne nur mit Österreich-Ungarn und England im Wettbewerb steht, an Stelle der alten Wollindustrie die neuere Baumwollindustrie entwickelt. Nicht weniger als 750 000 von den 900 000 belgischen Spindeln und außerdem 22 Baumwollwebereien sind in Gent tätig. Es ist zum flämischen Manchester geworden. Während aber die mächtige englische Baumwollindustrie ihre Weltstellung auf die Herstellung feinster Garne und Gewebe stützt, wiederholt sich hier Ähnliches wie bei der Leinenindustrie. Das feine Fertigfabrikat tritt zurück und grobe und mittelfeine Garne und Gewebe stehen im Vordergrund. Das Unfertige, das die belgische Industrie so vielfach kennzeichnet, tritt hier besonders hervor, und neben den hohen Gewinnen der verwelschten Unternehmer herrscht in der Masse der flämischen Arbeiter, wie auf dem Lande, noch schlimme Not. Überall hat die Textilindustrie im Zeitalter des Eisens schwere Zeiten durchmachen müssen. Aus ihrem Massenelend vor allem ist die moderne soziale Gesetzgebung erwachsen. Hier lebt der alte Zustand, zumal in 80 000 Heimarbeitern, noch ungemildert fort. In dieser Vorherrschaft einer vielfach unfertigen Textilindustrie liegt neben den früher dargelegten allgemeinen Verhältnissen ein Hauptgrund, weshalb das altberühmte Flandern hinter dem wallonischen Neuland von Kohle und Eisen zurückgeblieben ist. Jahrhunderte hindurch hat die Textilindustrie in der Rang-

ordnung des gewerblichen Schaffens vorangestanden. Heute hat sie in Verbindung mit der Eisenbahn und der Seeschiffahrt, sowie mit dem Militärwesen, der Eisenindustrie, die eine viel breitere Grundlage für eine vielseitige Fertigindustrie bietet, den Vorrang eingeräumt. Diese Wandlung, die Deutschland so hob, ist für die Flamen zum Verhängnis geworden. Doch das braucht nicht für die Dauer der Fall zu sein. Denn in Flandern, und zwar in dem für Kanalbauten besonders geeigneten Kempenlande findet sich, unmittelbar vor den Toren Antwerpens, ein auf Milliarden Tonnen geschätztes Kohlenvorkommen, das bisher ungenutzt war. Werden diese Kohlenlager, deren Entwicklung durch die früher angedeuteten kapitalistischen Interessen der alten wallonischen Kohlenindustrie in erster Linie zurückgehalten worden ist, nicht wieder dauernd zum Werkzeug der wallonisch-französischen Interessenpolitik, so muß durch ihre bereits begonnene Erschließung eine wirtschaftliche Hebung im flämischen Norden eintreten, welche den nachteiligen Unterschied gegenüber Wallonien zum mindesten ausgleicht. Dann muß auch hier an der Wasserkante unmittelbar auf der Kohle eine leistungsfähige und ausfuhrkräftige Industrie mit allen ihren Aussichten und Anregungen sich entwickeln.

Schon heute, wo die Entwicklung einseitig und vielfach unbefriedigend ist, spielt die Industrie im belgischen Wirtschaftsleben eine besonders große Rolle. Ihre Erzeugung ist in den meisten der genannten Wirtschaftszweige ungewöhnlich groß. Sie betrug im Vergleich mit Deutschland z. B. auf den Kopf der Bevölkerung an Kohle 2,8 Tonnen gegen 2,5 Tonnen, an Roheisen 280 Kilogramm gegen

230 Kilogramm, an Stahlerzeugnissen 310 Kilogramm gegen 245 Kilogramm, an Rohzink 25 Kilogramm gegen $3^1/_2$ Kilogramm. Nicht minder groß dürfte der nicht genau zu berechnende Vorsprung in der Glasindustrie sein. Auch in der Leinen- und Wollindustrie, der Zementindustrie und der Zuckerindustrie fehlt er nicht, wie auch in der Bierbrauerei Belgien nur von Bayern übertroffen wird. Schon diese Zahlen zeigen, daß kein Land mit größerem Recht als Industriestaat bezeichnet werden kann als Belgien.

Belgien ist aber nicht nur der einseitigste Industriestaat, sondern vor allem auch der ausgeprägteste Exportindustriestaat. Die Industrie ist es, welche den dargelegten großen Einfuhrbedarf, der bisher noch ständig wuchs, zu decken hat, und zwar viel einseitiger, als in England und Deutschland, wo Handel und Schiffahrt eine größere Rolle spielen. Das zeigt sich schon in den allgemeinen Ziffern der belgischen Ausfuhr. Sie betrug 1912 rund 280 Mark auf den Kopf der Bevölkerung gegen 138 Mark — nicht ganz die Hälfte — in Deutschland, und 220 Mark — nicht ganz vier Fünftel — in England. Mit voller Deutlichkeit tritt diese Besonderheit aber erst bei einer Einzelbetrachtung hervor. Sie zeigt, daß in den meisten für Belgien besonders kennzeichnenden Industriezweigen ihr Anteil am Welthandel weit größer ist, als ihr Anteil an der Welterzeugung. In der heute wichtigsten Industrie, der Eisenindustrie, steht Belgien in der Produktion an der sechsten, in der Ausfuhr an der vierten Stelle. In reinen Stahlerzeugnissen hat Belgien in den letzten zehn Friedensjahren rund 55 Prozent ausgeführt, und dieser Ausfuhranteil steigert sich auf mindestens 80 Prozent, wenn alle ausgeführten Waren, die

Stahl enthalten, mit hinzugezählt werden, gegen 30 Prozent in Deutschland, $43^3/_4$ Prozent in England, 13 Prozent in Frankreich und $4^3/_4$ Prozent in den Vereinigten Staaten. Danach macht die belgische Stahlausfuhr ein Drittel der deutschen aus, während die belgische Stahlerzeugung doch nur ein Siebentel der deutschen erreicht. Dieser hohe Ausfuhrsatz der belgischen Industrie steht keineswegs allein. Er wird sogar noch übertroffen von der Fensterglasindustrie, welche wohl der größte Versorger des Weltmarktes ist und in Glasplatten für photographische Zwecke auf dem Weltmarkt fast ein Monopol besitzt, von der Spiegelglasfabrikation, die etwa ein Viertel der Welterzeugung ausmacht, von der Zinkindustrie, die reichlich ein Fünftel erreicht, und der Spitzenindustrie, deren Erzeugnisse in allen Ländern bekannt sind. Von ihnen sollen 80—95 Prozent außerhalb Belgiens abgesetzt werden. Aber auch die Zementindustrie, die mit ihrem billigen, nur aus Kalkstein gebrannten Naturzement nicht immer eine lautere Konkurrenz dargestellt hat, die Waffenindustrie, die den größten Teil der Weltnachfrage nach Jagd- und Luxuswaffen befriedigt, die Eisenkonstruktionsanstalten, die vor allem Betriebsmittel für Voll- und Kleinbahnen in alle Welt liefern, sowie die Automobilfabriken führen nach sachverständigen Schätzungen 70—80 Prozent ihrer Erzeugnisse aus. Auch die Zuckerindustrie, die Zündholzindustrie und die Industrie künstlicher Seide dürften ähnliche Ziffern erreichen, und auch von Streichgarn gelangen 60 Prozent, von Kammgarn 40 Prozent und ebenso von Superphosphat etwa 40 Prozent ins Ausland. Diese Liste, die auf Vollständigkeit keinen Anspruch macht, zeigt, in wie erstaunlichem Maße Belgien zum

Exportindustrieland geworden ist, und erklärt es, warum es in der Weltwirtschaft einen sehr viel bedeutenderen Platz einnimmt, als der Fläche und Volkszahl des kleinen Landes entspricht.

IV. Belgiens wirtschaftliche Unselbständigkeit.

Die Stellung Belgiens in der Weltwirtschaft wird in ihrer vollen Eigenart erst erkannt, wenn man neben der Fabrikatenausfuhr auch die Rohstoffeinfuhr betrachtet. Denn unzweifelhaft ist Belgien heute auch das Land, das stärker als irgendein anderes seine Industrie auf fremden Rohstoffen aufgebaut hat, stärker auch als Großbritannien, wenn seine Kolonien ihm zugezählt werden. Das war nicht immer so. Wenn die in England ausgebildete moderne Industrieentwicklung zuerst in Belgien auf das Festland übergegriffen hat, so erklärt sich das nicht nur aus der Nachbarschaft, sondern auch daraus, daß hier der Boden durch die Natur und durch die Geschichte dafür besonders vorbereitet war. Denn in dem Lande berühmten alten Gewerbefleißes, aus dem einst die Textilindustrie nach England gebracht worden ist, fanden sich die für die moderne Industrie nötigen Rohstoffe in schöner Reichhaltigkeit.

Voran steht die Steinkohle. Ihr Abbau ist in dem Gebietsstreifen, der das Aachener Kohlenlager über Lüttich, Charleroi und Mons mit dem französischen verbindet, sehr viel früher als in Rheinland-Westfalen vorgenommen worden. Bis 1900 bewegte er sich in aufsteigender Linie. Seitdem ist er auf der Höhe von 23 Millionen Tonnen — nicht ganz ein Achtel unserer Förderung von 1913 (190 Mil-

lionen Tonnen) — stehen geblieben. Das hohe Alter macht sich in starker Betriebszersplitterung und großen zunehmenden Tiefen geltend und drückt schwer auf der Jahresleistung des Kohlenarbeiters, die nur 150—180 Tonnen beträgt gegen 250—280 Tonnen in Westfalen, bei allerdings höherer Schichtenzahl. Diese deutlich hervortretende Altersschwäche, die auch trotz hoher Kohlenpreise in sehr bescheidenen Gewinnen sich zeigt, hat es dem belgischen Kohlenbergbau nicht mehr möglich gemacht, dem zunehmenden Bedarf zu entsprechen. Bis 1910 hat er zwar der Menge nach noch ausgereicht, doch 1913 stand schon einer Ausfuhr von 5 Millionen Tonnen eine Einfuhr von 9 Millionen Tonnen gegenüber, war also ein Einfuhrüberschuß von 4 Millionen Tonnen vorhanden.

Tatsächlich ist das belgische Kohlendefizit aber sehr viel größer. Denn die Kohle ist nach ihrer Zusammensetzung und damit in ihrer Verwendbarkeit bekanntlich sehr verschieden. Kohle mit wenig flüchtigen Bestandteilen kommt für Heizzwecke in Betracht, und zwar Magerkohle oder Anthrazit (7—10 Prozent) vorzugsweise für Hausbrand und Halbfettkohle (11—16 Prozent) als Kesselkohle. An solchen Heizkohlen ist Belgien reich. Fast zwei Drittel der ganzen Förderung entfällt auf sie. Von ihnen kann auch dem Ausland, insbesondere dem kohlenarmen Frankreich abgegeben werden, dessen Hauptstadt auf dem Sambre- und dem Oisekanal billig zu erreichen ist. Die belgische Kohlenausfuhr, die zu drei Viertel nach Frankreich geht, besteht in erster Linie aus ihnen. Wichtiger für die Industrie sind die gasreicheren Kohlen, die Fettkohle (17—25 Prozent), welche zur Verkokung dient, und die Gaskohle (26—35 Prozent),

welche in Deutschland die Grundlage für den bedeutsamen Prozeß der Elektrisierung unseres Wirtschaftslebens gebildet hat. An diesen beiden Kohlenarten, insbesondere an Gaskohle und guter Kokskohle, ist Belgien arm. Was die Gaskohle zunächst anlangt, so fordert kaum ein anderes Gebiet die Anlage von Überlandzentralen so heraus, wie dieses kleine Land mit seiner dichten Bevölkerung, seinen vielen nahe beieinander liegenden Städten, seinen zahlreichen Industrieanlagen, seiner intensiven Landwirtschaft und seinen hohen Kohlenpreisen. Der Mangel an Gaskohle hat diese Entwicklung bis auf kleine späte Anfänge verhindert, wenn auch elektrischer Betrieb in vielen einzelnen Werken der Eisenindustrie natürlich eingeführt worden ist. Aber, was das alte Wallonien nicht bietet, findet sich — wie schon im vorigen Abschnitt angedeutet wurde — im noch jugendstarken Flandern. Im Kempenlande sind reiche Schätze guter Gas- und Kokskohle vorhanden. Allerdings liegen sie tief in der Erde, überdeckt von wasserhaltigen jüngeren Schichten. Ihre Gewinnung ist nicht leicht, nur mit dem kostspieligen Gefrierverfahren möglich. Doch sechs große Doppelschachtanlagen mit weiten Konzessionsfeldern sind heute großzügig im Bau, und wenn die Entwicklung nicht früher hier einsetzte, so erklärt sich das nicht nur aus der späten Entdeckung und den technischen Schwierigkeiten, sondern auch aus dem erwähnten Umstand, daß die altersschwache wallonische Kohlenindustrie ein Interesse daran hatte, eine Entwertung durch überlegenen einheimischen Wettbewerb zu vermeiden. Aber einst muß auch fürs Kempenland seine Zeit kommen, und dann wird es für Deutschland wichtig sein, ob dieses auf dem ganzen europäischen Festland am günstigsten ge-

legene neue Kohlenvorkommen zum Nachteil oder zum Vorteil der deutschen Entwicklung dienen wird. Was zweitens die Kokskohle anlangt, so wird auch bei ihr der Mangel durch Qualitätsmomente gesteigert. Für Hochöfen ist nämlich ein fester, tragfähiger Koks, der nicht zusammensinkt und dadurch den Luftzug hindert, erforderlich. Dafür reicht ein großer Teil des belgischen Koks nicht aus. So erklärt es sich, daß, wie bei der Kohle, auch hier eine Ausfuhr der Einfuhr gegenübersteht. Wie Heizkohle gegen Kokskohle wird der schlechte belgische Koks gegen guten deutschen Hochofenkoks gleichsam ausgetauscht. Auch im Koksverbrauch ist Belgien aufs Ausland, und zwar fast völlig auf Deutschland, angewiesen.

Noch krasser tritt die Verunselbständigung des belgischen Wirtschaftslebens beim zweiten Hauptrohstoff der Eisenindustrie hervor. Bis 1865 lieferte der heimische Boden auch an Eisenerzen alles, was die belgische Eisenindustrie nötig hatte. In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts führte Belgien sogar Eisenerze nach Frankreich und Deutschland aus. Heute ist sie auch hier völlig vom Ausland abhängig. 1913 wurden bei einer eigenen Förderung von 86000 Tonnen nicht weniger als 6,9 Millionen Tonnen eingeführt, und zwar fast ganz aus dem Brieybecken und Luxemburg. Sollte das französische Erzgebiet, das wir heute besetzt haben, dauernd uns zufallen, so würde Belgien auch hier völlig von Deutschland abhängig sein. Keine andere große Eisenindustrie der Welt besitzt einen gleichen Grad von Unselbständigkeit.

Und das ist im Rahmen der gesamten belgischen Industrie heute nicht mehr eine vereinzelte Erscheinung. In

der Zinkindustrie, in der Belgien nach den Vereinigten Staaten und Deutschland die dritte Stelle in der Welt einnimmt, bietet sich das gleiche Bild. Das einheimische Vorkommen, auf dem sie sich aufbaute, ist bis auf ganz unbedeutende Reste versiegt. Fremde, vor allem australische Zinkerze — fast eine Drittelmillion Tonnen — sind es, die heute verhüttet werden. Ja, auch in anderen Gewerbezweigen, die mit schwerwiegenden Rohstoffen zu tun haben, wiederholt sich dieselbe Erscheinung. In letzter Zeit hat sich kaum eine andere belgische Industrie so stark entwickelt, wie die Herstellung von Superphosphat. Ihr Rohmaterial, den phosphorsauren Kalk, bezieht sie fast ganz aus Nordamerika, Nordafrika und Australien. Auch die Salzsole, auf der Belgiens wichtigste chemisch-technische Erfindung, der Solvayprozeß in der Sodafabrikation, beruht, muß aus Deutschland eingeführt werden.

In der Textilindustrie, die mit so viel leichteren Stoffen arbeitet, ist solche Unselbständigkeit weniger bedeutsam und ungewöhnlich. Sie ist in der Baumwollindustrie von Anfang an gegeben und hat sich in der Wollindustrie auch überall herausgebildet. Aber auch die altberühmte Leinenindustrie, die sich auf dem Flachsbau Flanderns aufbaute, ist zu 80 bis 85 Prozent derselben Entwicklung verfallen. Zu einer Einfuhr von 141000 Tonnen Baumwolle und 157000 Tonnen Wolle gesellte sich 1912 eine solche von 204000 Tonnen Flachs, wodurch die Gesamteinfuhr an diesen drei Faserstoffen bis zur Werthöhe von 740 Millionen Franken angewachsen ist. Auch bei Hilfsstoffen, wie Schmieröl, Farben und sonstigen Chemikalien ist es nicht anders.

So ist die belgische Industrie in weitem Umfange — von ihren großen Zweigen haben nur die Glas- und Zementindustrie ihren ursprünglichen Charakter bewahrt — aus einer autochthonen Industrie zu einer »industrie transformatrice« geworden. Die belgische Industrie kann als eine Veredelungsindustrie zum großen Teil bezeichnet werden: aus fremden Stoffen schafft sie für fremden Bedarf. Statt wie ursprünglich auf einheimischen Rohstoffen baut sie sich heute fast allein auf der einheimischen Arbeit und der bevorzugten Verkehrslage des Landes auf.

V. Die belgische Arbeiterschaft.

Der belgische Arbeiter, über den viele falsche Vorstellungen verbreitet sind, verbindet im allgemeinen Geschicklichkeit mit Anspruchslosigkeit. Das erklärt sich mehr aus der bevorzugten Vergangenheit, als aus der vielfach unbefriedigenden Zeit unmittelbar vor dem Kriege. Der Ruhm, das älteste Industrieland des europäischen Festlandes zu sein, hat hier Belgien Vorteile gebracht. Wie der Vorsprung in der Entwicklung eine vorzeitige Erschöpfung der nicht sehr reichen Bodenschätze zur Folge gehabt hat, so hat er andererseits, an frühere Blütezeiten anknüpfend, besonders starke Arbeitstraditionen entstehen lassen. Und zwei Momente haben mitgewirkt, sie besonders wirksam zu erhalten.

Das ist vor allem die große Seßhaftigkeit der belgischen Bevölkerung. Wie flutet in den Hauptgebieten deutscher Industrieentwicklung die Arbeiterschaft nomadenhaft umher, und wie bodenständig ist sie im allgemeinen in Belgien geblieben! In erstaunlichem Maße hält sie in diesem Durch-

gangsland am angestammten Wohnsitz fest. Wie die Grenze zwischen Flamen und Wallonen sich die Jahrhunderte hindurch fast unverändert erhalten hat, so auch im Kriege. Das hängt zum Teil mit der geringen Ausdehnung des Landes zusammen. Die Entfernungen sind zu klein, als daß große Wanderbewegungen entstehen können. Der abenteuerliche Reiz der Fremde kann sich zwischen so engen Grenzen kaum entwickeln. Die Arbeitsverhältnisse gleichen sich schneller aus, als zwischen den weit auseinander liegenden und verschiedenartigen Gebieten im Osten und Westen Deutschlands. Wie innerhalb einer preußischen Provinz keine andere Wanderbewegung aufkommen kann, als diejenige, welche wir den Zug nach der Stadt nennen, so auch im kleinen Belgien, nur daß man hier auch dieser durch die Tarifpolitik der Eisenbahn wirksam entgegengearbeitet und den Gegensatz von Stadt und Land früh gemindert hat.

Mit der mangelnden Einheitlichkeit des künstlichen belgischen Staatsgebildes hängt es ferner zusammen, daß das Ortsinteresse das Landesinteresse überwiegt. Wie aus der starken Anhänglichkeit an den engsten Heimatboden die spießbürgerliche Kirchturmpolitik hervorgeht und aus ihr die heute für uns so wichtige Stimmung entstanden ist, welche den Freiheitsbegriff mehr in lokaler Autonomie als in staatlicher Souveränität sucht, so wächst wirtschaftlich aus ihr die große Berufstreue des belgischen Arbeiters hervor, auf der ebenso seine Geschicklichkeit wie seine Anspruchslosigkeit beruht.

Die Seßhaftigkeit findet eine weitere Stütze in der starken Konzentration, die viele Zweige der belgischen Industrie aufweisen. Die Zusammendrängung der Kohlenförderung

zu mehr als zwei Dritteln in der Provinz Hennegau und zu fast dem ganzen Rest in der Provinz Lüttich hat solche Konzentration zum Teil zur Folge gehabt. Das gilt zunächst von der Eisenindustrie, die überall am engsten mit dem Kohlenbergbau verwachsen ist; auf der Kohle liegen im wesentlichen Belgiens 55 Hochöfen, 30 Stahlwerke, 38 Walzwerke, etwa 30 Gießereien, 20 Maschinenfabriken und 16 Lokomotivwerkstätten. Auch von den Zinkhütten sind fast alle zwischen Lüttich und Huy, von den etwa 50 belgischen Zementfabriken reichlich 30, die mehr als die Hälfte der Erzeugung liefern, im Hennegau, vor allem bei Tournay, wo Kalk und Ton sich vorfinden, und von den 24 Fensterglasfabriken alle bis auf 3 bei Charleroi zusammengedrängt, wie auch die 8 Spiegelglasfabriken auf engem Raum in den Provinzen Namur und Hennegau beieinander sich vorfinden. Am stärksten aber tritt diese Konzentration in der Textilindustrie, welche in Belgien weitaus die meisten Menschen beschäftigt, hervor. Es wurde schon erwähnt, daß Gent zum Mittelpunkt der Leinen- und Baumwollindustrie geworden ist, und den Höhepunkt erreicht diese Entwicklung vielleicht in der Wollstadt Verviers, wo alle Stufen der Behandlung der Rohwolle, die Kämmerei, die Spinnerei von Streich- und Kammgarn, die Weberei, sowie die Herstellung von Textilmaschinen zur wirkungsvollsten Gesamtheit zusammengefaßt sind. Diese Konzentration verengt gewissermaßen noch weiter den örtlichen Kreis des Interesses beim belgischen Arbeiter. Auch sie stärkt die Anhänglichkeit an den Heimatboden und an den Beruf.

Auf dieser Grundlage hat sich in vielen Gewerbezweigen, fortgeerbt von Generation zu Generation, eine große Ge-

schicklichkeit entwickeln können. Sie zeigt sich vielleicht nirgends so stark, wie bei den Fensterglasbläsern, deren sonst nirgends erreichte Leistung eine internationale Berühmtheit geworden ist. Solche große Geschicklichkeit allein ist aber heute vielfach eine bedenkliche Grundlage für eine Industrie. Die Glasindustrie gehörte bis vor kurzem zu den Gewerbezweigen, deren Technik im Laufe der Jahrhunderte sich am wenigsten geändert hatte. Sie war in geradezu erschütternder Weise noch fast genau, wie zur Zeit der alten Phönizier, als sie erfunden wurde. Jetzt ist auch diese Industrie immer mehr in den Bereich technischer Erfindungen gezogen worden. Bei der Flascheninduſtrie ist das bereits geschehen, bei der Fensterglasindustrie in der Durchführung. Dabei kommt es auf anderes noch mehr an als auf Geschicklichkeit.

Auch bei der Billigkeit des belgischen Arbeiters fehlt die Gewähr dauernden Nutzens. Auch sie wurzelt einerseits in der geschilderten Seßhaftigkeit: wie man an den Arbeitsgewohnheiten festhält, so auch an den Verbrauchsgewohnheiten, und man wird nicht fortgelockt durch höhere Löhne in noch unentwickelte Gebiete. Die Billigkeit erklärt sich aber auch aus dem geringen Maß von Bildung. Die alte Arbeitstradition und die politischen Verhältnisse waren der Entwicklung des Bildungswesens in allen Teilen nicht günstig. In der allgemeinen Bildung ist ganz Belgien, wenn auch Wallonien nicht so wie Flandern, zurückgeblieben. Erst die deutsche Verwaltung hat bekanntlich die obligatorische Volksschule während des Krieges in Belgien eingeführt.

Auch die geringe Entwicklung, welche, abgesehen von der Wohnungsfrage, die private Arbeiterfürsorge und die

Sozialgesetzgebung im allgemeinen gehabt hat, hat mitgewirkt, die Lebenshaltung der Arbeiter im allgemeinen — einzelne bemerkenswerte Ausnahmen sind allerdings natürlich vorhanden — auf ihrer alten geringen Höhe festzuhalten. Es ist anzunehmen, daß der Krieg hier eingreifen und eine allgemeine beträchtliche Lohnsteigerung mit sich bringen wird. Ob das freilich eine dauernde Beeinträchtigung der Wettbewerbsfähigkeit Belgiens bedeuten wird, wie man allgemein annimmt, ist sehr die Frage. Daran sollte schon die unmittelbare Tatsache, daß Deutschland, wie England seine Stellung auf dem Weltmarkt bei steigenden Löhnen erobert hat, zweifelhaft machen. Billigkeit und Geschicklichkeit der Arbeiter, so bequem und so wertvoll sie sind, sind doch auch nicht ohne Schattenseiten. Sie hindern die auch dem Arbeiter schließlich zugute kommende Mechanisierung der Arbeit. Das zeigt deutlich die belgische Industrie. Zwar gibt es Gewerbezweige, die ihre hohen Gewinne systematisch dazu benutzt haben, ihre Fabriken auf voller Höhe der Technik zu halten; das gilt insbesondere von der Textilindustrie in Verviers und Gent. Aber im allgemeinen herrscht doch die Handarbeit, zum Teil in der billigen Form der Frauen- und Kinderarbeit, auch da noch vor, wo in Deutschland längst die Maschine das Feld erobert hat. Steigende Löhne würden diese Mechanisierung fördern, wie auch die Einführung einer Sozialgesetzgebung nach deutschem Vorbild keineswegs ausschließlich eine Belastung der Unternehmer, sondern auch eine Steigerung der Leistungsfähigkeit der Arbeiter, wenigstens im Laufe der Zeit, bedeuten kann.

Es kann ferner nicht nur eine erhöhte Leistung einen erhöhten Lohn ausgleichen, sondern auch ein Schwinden von

Vorzügen auf seiten der Arbeiter wettgemacht werden durch gesteigerte Tüchtigkeit der Unternehmer. Schon jetzt ist hier die Bahn für manche Fortschritte in Belgien frei. Abgesehen von der erwähnten, oft unzureichenden Verwendung von Maschinen, fehlt meist die enge Verbindung mit der Wissenschaft, wie sie in Deutschland besteht. Die von Politik beherrschten zerrissenen Hochschulverhältnisse des Landes haben hier hindernd eingewirkt. Darunter leidet vor allem die große chemische Industrie Belgiens, die nicht, wie in Deutschland, in stolzer ausgereifter Selbständigkeit dasteht, sondern nur, wie die Fabrikation von Schwefel- und Salpetersäure und die Herstellung von Superphosphaten, im Dienste anderer Erwerbszweige, wie der Hütten-, Textil- und Glasindustrie, sowie der Landwirtschaft. Wird unter dem Druck neuer Verhältnisse diese Verbindung mit der Wissenschaft einst hergestellt, so bieten sich neue Aussichten der Entwicklung. Jedenfalls ist es nicht gesagt, daß die zu erwartende Minderung der bisherigen Billigkeit und Geschicklichkeit der Arbeiter notwendig eine dauernde Verringerung der Rentabilität bedeutet. Nur das ist sicher, daß dann auch die Arbeit als besondere Grundlage der belgischen Industrie fortfällt. Es bleibt dann allein die günstige Verkehrslage.

VI. Belgien als Kleinstaat.

Die günstige Verkehrslage Belgiens beruht natürlich in erster Linie auf dem geographischen Platz, der Belgien im großen Weltgetriebe des Handels und Verkehrs unabänderlich zugewiesen ist. Dieser ist dadurch gekennzeichnet,

daß die lebhafteste Durchgangsstraße des Meeres hier mit den wichtigsten Durchgangswegen des europäischen Festlandes zusammentrifft. Aber dieser »lieu de convergence« erhält doch praktisch für den Verkehr dadurch seine Besonderheit, daß Belgien in der europäischen Staatenfamilie — von unbedeutenden Staatssplittern wie Montenegro und Monaco abgesehen — das kleinste selbständige Glied darstellt, kleiner als Holland, Dänemark, die Schweiz und Serbien, nur etwas größer als die preußische Rheinprovinz. Denn ein kleiner Staat steht im Verkehr, wie auch in Handel und Industrie anders da, als ein großer Staat. Er kann zunächst leichter vom internationalen Verkehr umgangen werden. Zwar ist in unserm Zeitalter des Weltverkehrs kein Staat vor Umgehung gesichert. Selbst der breitgelagerte Festlandskoloß der Vereinigten Staaten hat mit ihr in Kanada und in Mexiko stark zu rechnen. Auch in Deutschland spielt sie eine Rolle, im Westen und Osten und Süden. Aber das betrifft nur kleine Teile unseres Verkehrswesens. In seinem Kern steht es fest auf eigenen Füßen. Das deutsche Wirtschaftsleben ist für das deutsche Verkehrswesen maßgebend.

Anders Belgien. Die Umgehungsgefahr berührt hier das Ganze seines Verkehrswesens. Überall ist es starken Einwirkungen von außen ausgesetzt, und sie haben für das kleine Land eine erhöhte Bedeutung. Auf den internationalen Verkehr sind die belgischen Eisenbahnen zum großen Teil angewiesen.

Das kann vielleicht am leichtesten am Personenverkehr deutlich gemacht werden. Durch Belgien zieht jene bedeutsame Reiseroute, die England mit Südeuropa, insbesondere

Italien, verbindet, und der sich auch die indische Post bedient. Dieser wichtigste Transkontinentalverkehr Europas war anfangs, solange die Alpen nur im Mont Cenis durchstochen waren (1871—82), Frankreich und der französischen Schweiz vorbehalten. 1882 führte die Gotthardbahn eine Wendung zum gemeinsamen Vorteil von Deutschland und Belgien herbei. An die Stelle der Route Calais—Paris—Mont Cenis trat jetzt die Route Ostende—Brüssel—St. Gotthard, welche über Metz, Straßburg, Basel, Luzern weithin durch Deutschland und die deutsche Schweiz hindurchzieht. Doch die Eröffnung des Simplontunnels — »la revanche française des victoires allemandes du St. Gotthard« — zumal in Verbindung mit den großen neuen Bahnbauten durch den Loetschberg und durch den Jura hat diesen für Deutschland und Belgien wichtigen Verkehr von neuem in Frage gestellt. Er konnte zwar auch jetzt noch zum großen Teil über Ostende gelenkt werden, aber nicht mehr über Luxemburg 328 Kilometer, sondern über Mouscron nur noch 73 Kilometer auf belgischem Boden. Den Verlust dieser 255 Kilometer belgischer Eisenbahnfahrt zu vermeiden, war eine der wichtigsten Aufgaben der belgischen Eisenbahnverwaltung. Ihre befriedigende Lösung lag nicht nur im belgischen, sondern auch im deutschen Interesse.

Auch im Güterverkehr handelt es sich für Belgien keineswegs ausschließlich darum, fremde, insbesondere deutsche Transporte über den eigenen großen Seehafen Antwerpen zu lenken, sondern sie zugleich über möglichst weite belgische Eisenbahnstrecken zu führen. Darum kann auch das Gütertarifwesen nicht, wie bei uns, nach Gesichtspunkten des in-

ländischen Wirtschaftslebens gestaltet werden. Im Gegensatz zu Deutschland empfängt es — wie ich an anderer Stelle kürzlich ausführlich dargelegt habe — die entscheidenden Einflüsse aus den großen Nachbarländern. Stets muß es weitgehende Rücksichten nehmen, nicht nur auf die Tarifpolitik der holländischen, französischen und deutschen Eisenbahnen, sondern vor allem auch auf die Schiffahrt auf dem holländischen und deutschen Rhein sowie auf die einseitige Seeschiffahrtspolitik Frankreichs. Die belgische Eisenbahnpolitik muß sich international orientieren, wenn sie die nationalen Bedürfnisse befriedigen will. Dadurch kommt natürlich, nach deutschem Maßstab gemessen, in das Eisenbahntarifwesen Belgiens etwas Systemloses hinein, das jedoch weniger in menschlicher Unzulänglichkeit als vielmehr in den dargelegten Besonderheiten des kleinen Landes seine Erklärung findet. Nur wer das klar erkannt hat, kann auch die verwickelte Gütertarifpolitik der belgischen Bahnen richtig beurteilen.

Die Kleinheit des Staatsgebiets beeinflußt, wie den Verkehr, auch den Handel und die Industrie. Denn sie bedeutet einen kleinen Inlandsmarkt, zumal da die zwar dichte Bevölkerung einen ungewöhnlich großen Teil von gewerblichen Arbeitern und kleinsten Parzellenbauern umschließt und in ihrer großen Mehrzahl eine niedere Lebenshaltung und geringe Kaufkraft hat. Wenn schon Österreich-Ungarn darüber klagt, daß sein eigener Markt in unserer Zeit des Großbetriebes nicht ausreicht, manche Fertigindustrie zu tragen, so gilt das hier in weit höherem Maße. Je hochwertiger das Erzeugnis ist, um so weniger stellt der einheimische Verbrauch einen ausreichenden Nährboden für die Entwick-

lung einer wirklich leistungsfähigen Industrie dar. Damit sind Schutzzollbestrebungen in Belgien heute viel engere Grenzen gezogen als noch in der Zeit des Kleinbetriebes bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts. Es nützt nichts, den inneren Markt zu sichern, wenn er nicht ausreicht für wettbewerbsfähige Unternehmungen und nur einen kleinen Teil des Gesamtabsatzes darstellt. Die Kleinheit verbietet dem heutigen Belgien eine umfassende industrielle Schutzzollpolitik. Wie Holland und Dänemark, die beide einen überwiegend agrarischen Charakter tragen, am Freihandel in der Hauptsache festhalten, so mußte auch das gewerbefleißige kleine Belgien ihm in der Industrie in weitgehendem Maße treu bleiben, so daß man sagen kann, daß es auf dem hochschutzzöllnerischen europäischen Festland eine gewisse Freihafen- oder Entrepotstellung einnimmt. Dabei fehlt es in Belgien natürlich keineswegs an einer energischen Politik der Industrieförderung. Aber ihre Mittel sind in einem kleinen Staat anders als in einem großen. Was hier die Zollpolitik leisten kann, muß dort auf anderen Gebieten, insbesondere durch verkehrspolitische und finanzielle Maßregeln erstrebt werden.

Die Kleinheit des Landes prägt aber nicht nur der belgischen Handelspolitik einen weitgehenden Freihandelscharakter auf, sondern verleiht zugleich in hohem Maße der belgischen Industrie etwas Unfertiges und Willkürliches. Denn sie nötigt einmal, den Zollschutz auf die Erzeugnisse zu beschränken, für die der eigne Markt noch ausreicht, — und das sind zum großen Teil Halbfabrikate, welche nicht nur *einem* Verwendungszweck, sondern mannigfachsten dienen — und sie zwingt andererseits die Industrie zu weit-

gehender Abhängigkeit von fremden Zolltarifen; denn wo der eigene Absatz versagt, kann man die Fabrikation nur so weit ausdehnen, wie der Zoll in den großen Nachbarländern es gestattet. Aus beiden Gründen spielen Halbfabrikate in der Erzeugung und Ausfuhr Belgiens eine auffällige Rolle. Diese Unfertigkeit, die der belgischen Industrie eigen ist, wird bleiben, solange die Enge des heimischen Marktes bleibt, und der wichtigste Einfluß einer Zollunion, sei es mit Deutschland, sei es mit Frankreich, dürfte darin bestehen, daß sie mit der Beseitigung dieser Enge die Grundlage für die volle Entwicklung der belgischen industriellen Kräfte bietet, an die Stelle aufgezwungener Willkür und Unreife systematische Ausgestaltung treten läßt.

Einstweilen ist der ausländische Absatz für Belgien regelmäßig wichtiger als der inländische. Während große Staaten, wie Deutschland, aus dem festen Grund des eigenen Marktes die Kraft schöpfen können, auch auf dem Auslandsmarkt sich durchzusetzen, müssen kleine Staaten wirtschaftlich wie politisch auf dem schwanken Grund des Auslands sich stützen und oft auf fremden Märkten erst die Kraft gewinnen, um auf dem eigenen sich zu behaupten. Deutschland mit seinem großen Markt könnte auch in der Zeit vollendeten Großbetriebes Industrien, wie zum Beispiel die Spiegelglasindustrie, mit den Mitteln der Schutzzollpolitik sich schaffen; das kleine Belgien würde den ursprünglichen eigenen Bedarf an Spiegelglas schwerlich befriedigen können, wenn es nicht als modernes Industrieland auf dem europäischen Festland einen zeitlichen Vorsprung gehabt und ihn zur Erringung einer festen Stellung auf dem Weltmarkt ausgenutzt hätte. Daher nimmt die Aus-

fuhr im belgischen Wirtschaftsleben eine grundsätzlich andere Stellung ein als im deutschen. Ist sie hier nur eine Zutat, so dort die Grundlage der Gesamtentwicklung. Sie erweitert nicht bloß, sondern ermöglicht erst den einheimischen Absatz. Mit ihrem Fortfall wird die Erzeugung nicht nur gemindert, sondern in Frage gestellt. Daraus erklärt sich die große Stoßkraft der belgischen Ausfuhr. Nicht nur Gewinnhoffnungen, sondern Existenzsorgen stehen hinter ihr. Auch wenn sie verlustbringend ist, muß sie oft aufrecht erhalten werden. Will man den Großbetrieb mit entsprechender Arbeiterschaft bewahren, so muß man den daheim versagten Absatz im Ausland unter allen Umständen sich schaffen. Darum ist die belgische Ausfuhr als »une œuvre sociale plutôt qu'un travail remunérateur« bezeichnet worden. In Belgien wächst, wie die Ausfuhr selbst, das »dumping« aus einer wesentlichen Besonderheit des belgischen Wirtschaftskörpers hervor, und dadurch ist die belgische Ausfuhr in zunehmendem Maße zum empfindlichsten Wettbewerb für Deutschland geworden und hat unsere Industrie häufiger als die eines anderen Landes genötigt, ähnliche auf Gewinn verzichtende Ausfuhrmethoden anzunehmen. Diese andere Stellung der Ausfuhr, welche ihre volkswirtschaftliche Bedeutung steigert und ihren privaten Ertrag mindert, macht natürlich auch in der Wirtschaftspolitik sich geltend. Die Ausfuhrbeförderung spielt in Belgien eine andere Rolle als in Deutschland. Der Art der Ausfuhr entsprechend, ist sie in Deutschland nur ein Teil der Wirtschaftspolitik, der im Gesamtrahmen bald mehr betont, bald mehr abgeschwächt werden kann. In Belgien fällt Ausfuhrförderung fast mit Wirtschaftspolitik zusam-

men. Sie gibt der belgischen Wirtschaftspolitik ihre nationale Eigenart. Darum erscheint auch diese Wirtschaftspolitik gewissermaßen zugeschnitten auf den Ausfuhrhafen Antwerpen, die einzige große Tür zum Weltmarkt, die dem Lande sich öffnet. Alle Kräfte des Staates sind tätig gewesen, den Scheldehafen in der Ausfuhr zu fördern. Da dieses vorbildliche Interesse des Gesamtstaats für seinen Seehafen, wie wir es im Deutschen Reich infolge seines bundesstaatlichen Charakters leider nicht kennen, bereits bisher die Leistungen aufs höchste gesteigert hatte, so können Antwerpens Rivalen beruhigt in die Zukunft blicken, mag sie sich gestalten, wie sie wolle. Eine Verschärfung des Konkurrenzkampfes erscheint kaum noch möglich. Es handelt sich im wesentlichen allein um die Alternative, ob eine Milderung eintritt, oder ob es bleibt wie bisher.

VII. Die Bedeutung Antwerpens

Belgiens großer Seehafen Antwerpen, in dem die Gunst der natürlichen Lage des Landes sich wie in einem Brennpunkte vereinigt, hat seine einzigartige Bedeutung für den ganzen Westen des europäischen Festlandes — wie ich in meinem jüngst erschienenen Buche „Antwerpen. Seine Weltstellung und Bedeutung für das deutsche Wirtschaftsleben" (Dunker & Humblot), dem ich hier in manchen Ausführungen mich anschließe, ausführlich geschildert habe — nicht als Einfuhrhafen gewonnen. In der Einfuhr stehen zwar Massengüter im Vordergrund, deren Beförderung nicht nur auf dem Meere, sondern auch im Inland so billig wie möglich eingerichtet werden muß. Darum kommen die Ein-

fuhrgüter überwiegend in ganzen Schiffsladungen an, und darum zeigen sie bei der Weiterbeförderung eine starke Vorliebe für leistungsfähige Binnenwasserstraßen. Die Häfen an den Mündungen großer Ströme sind deshalb zu den wichtigsten Mittelpunkten dieses Einfuhrhandels geworden. Der Rheinhafen Rotterdam und der Elbhafen Hamburg ringen miteinander um den ersten Platz auf dem europäischen Festland. Beide haben den Typus des großen europäischen Einfuhrhafens für Massengüter, dessen Ausbau vom Streben beherrscht ist, den Umschlag zwischen Seeschiff und Flußschiff möglichst zu erleichtern, am vollkommensten ausgebildet.

Diesen großen Flußhäfen stehen die Einfuhrhäfen für Qualitätswaren, wie Bremen und Amsterdam gegenüber, die keine leistungsfähige natürliche Verbindung mit dem Inland haben, auf den leichten Umschlag vom Seeschiff zum Flußschiff größtenteils verzichten, die Güterbeförderung vielmehr in Stückgutsendungen bei der Eisenbahn vornehmen und, was sie an Billigkeit der Beförderung nicht bieten können, durch sachverständige Pflege, und was ihnen am Verkehr abgeht, durch den Handel ersetzen müssen. Äußerlich hat der Umschlag zwischen Seeschiff und Eisenbahn diesen zweiten Typus der Einfuhrhäfen bestimmt.

Zwischen diesen beiden Arten von Einfuhrhäfen steht Antwerpen. Auf den ersten Blick scheint es Bremen und Amsterdam zur Seite zu treten als ein Einfuhrhafen hochwertiger Güter. Darauf deutet auch das äußere Bild hin, das durch den langen Scheldequai und schmale Hafenbecken das typische Gepräge eines Hafens hat, der in erster Linie mit dem Landtransport rechnet. Der Anschluß an die Eisen-

bahn ist möglichst erleichtert, der Umschlag ins Binnenschiff wenig berücksichtigt worden. Doch dieser einseitige Hafenausbau entspricht nicht den geographischen Verhältnissen und wirtschaftlichen Bedürfnissen. Antwerpen steht mit einem viel verzweigteren und verkehrsreicheren Wasserstraßennetz als Bremen und Amsterdam in Verbindung und nimmt viel stärker als diese an der Einfuhr von Massengütern notwendig teil. Denn es hat — abgesehen von London und Liverpool — im Umkreis von 100 Kilometern eine stärkere örtliche Nachfrage zu befriedigen als irgendein anderer europäischer Hafen. Die deutschen und holländischen Seeplätze liegen den großen Industriegebieten Deutschlands fern, Antwerpen dagegen liegt in demjenigen kleinen Staate, der — wie wir gesehen haben — am einseitigsten von allen zum Industriestaat sich entwickelt hat. Die für Belgien herbeigeschafften Rohstoffe und Lebensmittel zeigen ebenso wie anderswo eine Vorliebe für den Wasserweg; sie werden vorzugsweise auf den vielverzweigten belgischen Kanälen ihren Verbrauchsorten zugeführt. In der Abfuhr überwiegt weit der Verkehr Antwerpens mit den belgischen Wasserstraßen seinen Verkehr mit dem Rhein. Für das Rheingebiet ist eben Rotterdam Haupteinfuhrhafen.

Gegenüber den holländischen Häfen ist Antwerpen in erster Linie Einfuhrhafen. Da in der Ausfuhr Erzeugnisse des Gewerbefleißes, bei denen Gewicht und Umfang gegenüber dem Wert zurücktreten, voranstehen, wiegt bei ihr das Streben, durch Beschleunigung des Transports Zinsverluste zu vermeiden, das Interesse an der Verbilligung desselben meist auf. Die Ausfuhrgüter Deutschlands wie ganz Westeuropas ziehen daher den schnellen aber teueren Schienen-

weg dem billigeren, aber langsameren Wasserweg zum großen Teil vor. Für die Ausfuhr ist demnach die eisenbahngeographische Lage eines Hafens besonders wichtig und in ihr ist Antwerpen vor Rotterdam bevorzugt, da das Eisenbahnwesen Belgiens das älteste und engmaschigste des europäischen Festlandes, das Hollands dagegen nur langsam und erst halb so dicht entwickelt ist. Aber auch Antwerpens Verbindung mit dem Rhein spielt eine größere Rolle, als man nach den äußeren Verhältnissen annehmen möchte und insbesondere auch kürzlich in der „Kölnischen Zeitung" vom Duisburger Handelskammersyndikus Dr. Schröter ausgeführt worden ist. Hier kann nur verbreiteten irrigen Auffassungen die eine leicht nachweisbare Tatsache gegenübergestellt werden, daß der Güterverkehr Deutschlands auf dem Wasserweg nach Antwerpen um 1,16 Millionen Tonnen größer ist, als der aus Belgien, Frankreich und Holland zusammengenommen.

Trotzdem sind die Verhältnisse der Rheinschiffahrt an der Schelde nicht befriedigend. Rotterdam hat seinen ganzen Hafen auf den Rheinverkehr zugeschnitten. Er ist schleusenfrei, mit breiten Wasserflächen, vielen freien Liegestellen und schwimmenden Umschlagseinrichtungen. Antwerpen dagegen hat den Rhein gewissermaßen als fremden Strom unbeachtet gelassen und zur Förderung des Verkehrs zwischen See- und Rheinschiffahrt fast nichts unternommen. So tätig Rotterdam war, so untätig ist in dieser Beziehung Antwerpen geblieben. Hier ist manches nachzuholen, und das könnte um so leichter geschehen, als dadurch der Wettbewerb mit den deutschen Häfen nicht berührt wird.

Wichtiger aber ist die Lage zu den großen Industriegebieten. In dieser Hinsicht ragt Antwerpen hervor und

wird unter den europäischen Festlandshäfen höchstens noch von Hamburg erreicht. Der Elbhafen ist das natürlichste Weltmarkttor nicht nur für die großen Industriegebiete von Ost- und Mitteldeutschland, insbesondere von Sachsen, Schlesien und Berlin, sondern auch von Böhmen. Durch dieses ausgedehnte und mannigfaltige gewerbefleißige Hinterland ist Hamburg zum größten Ausfuhrhafen in Westeuropa geworden.

Ähnlich wie die Stellung Hamburgs im Osten, ist die von Antwerpen im Westen. Zunächst tritt uns die Scheldestadt als Hafen des geschilderten belgischen Wirtschaftsgebietes entgegen. Sonst teilen sich fast überall mehrere gleichwertige Häfen in den Verkehr eines Landes. Nur Antwerpen im Industriestaat Belgien, wie Kopenhagen im Agrarland Dänemark, ist ohne eigentlichen nationalen Rivalen. Darum hat Belgien auch — bis auf den Rheinverkehr — seinen Monopolhafen mit allen Mitteln zu fördern gesucht. Aber Antwerpen ist nicht nur ein belgischer Hafen. Belgien ist nur ein willkürlicher Ausschnitt aus einem größeren internationalen Wirtschaftsgebiet, in dem mehr Menschen wohnen, gewerbstätig sind und für die Ausfuhr arbeiten als in irgendeinem anderen Teile unseres Erdballes. In ihm birgt der Boden, neben den belgischen Kohlenschätzen, auch die reichsten von Deutschland und Frankreich und in ihm hat die deutsche wie die französische Industrie ihre höchste Entwicklung erfahren. Dieses ganze dichtbevölkerte, industriereiche, ausfuhrbedürftige deutsch-belgisch-französische Gebiet, das sich bis zur Schweiz und nach Österreich erstreckt, schafft dauernd eine starke und dringliche Nachfrage nach Schiffsraum, wie sie auf dem europäischen Festland

nur von Hamburg erreicht und nirgends übertroffen wird. Insbesondere Rotterdam kann Ähnliches nicht aufweisen. Es liegt nicht, wie Antwerpen, in der Mitte, sondern an der Peripherie dieses ganzen Gebietes und in einem Lande, das im Vergleich mit dem einseitigen Industriestaat Belgien fast ein hochentwickeltes und wohlhabendes Agrarland genannt werden kann. Nach den Gesamtziffern übertrifft der Scheldehafen in der Ausfuhrmenge Rotterdam nur um ein Drittel, zieht man aber die Kohlenausfuhr ab, so steigt das Übergewicht auf 130 Prozent. Antwerpen steht nicht nur in der Menge, sondern auch im Werte seiner ausgehenden Fracht weit über dem holländischen Hafen, und erreicht es in dieser Hinsicht auch nicht Hamburg, so ist es doch ein Ausfuhrhafen sehr hochwertiger Güter. Jederzeit ist hier für fast alle Bestimmungsländer hochwertiges Ausfuhrgut zu haben. Darin liegt es in letzter Linie begründet, daß schon 1902 vor der Königlichen Kommission zur Untersuchung der Londoner Hafenverhältnisse von sachverständiger Seite gesagt werden konnte: Antwerp outstrips London. Aber es genügt nicht, Antwerpen als großen Ausfuhrhafen zu kennzeichnen. Seine Besonderheit besteht noch in anderem. Im ganzen Nordwesteuropa blieb die Ausfuhr dem Werte und dem Gewichte nach hinter der Einfuhr zurück. Viele Schiffe, die voll beladen ankamen, mußten leer oder halbleer wieder abfahren. Solche passive Tonnagebilanz — wie man das Zurückbleiben der ausgehenden hinter der eingehenden Gütermenge bezeichnet — ist in neuer Zeit ursprünglich kennzeichnend für den Seeverkehr von ganz Nordwesteuropa und tritt in den Einfuhrhäfen für Massengüter am stärksten in die Erscheinung, nirgends mehr als im Rheinmün-

dungshafen Rotterdam. Sie verteuert natürlich die Seeschiffahrt, weil der Schiffsraum zum großen Teil nur in einer Richtung ausgenutzt wird. Sucht man schon bei Eisenbahnwagen Leerfahrten zu vermeiden, so ist das bei kostspieligen Seeschiffen noch mehr nötig.

England als ältestes modernes Industrieland hat daraus am frühesten die praktische Folgerung gezogen, indem es in dem Schatz seines Bodens, der ihm die industrielle Entwicklung so früh und kraftvoll ermöglichte, in der Kohle, sich die anfangs fehlende Rückfracht schuf, und zwar in solchem Maße, daß die englische Ausfuhrkohle zum größten Transportgut des Meeres geworden ist. Dadurch ist die passive Tonnagebilanz nicht nur in England in eine aktive verwandelt, sondern zugleich im ganzen nordwestlichen Europa beseitigt worden. Aus den einseitigen Einfuhrhäfen Englands wie des Festlandes fahren die Frachtdampfer, nach Löschung ihrer Heimfracht, in Ballast nach den englischen Kohlenhäfen, wo sie jederzeit in kürzester Frist eine Ladung einnehmen können, die überall auf dem Erdball leicht wieder abzusetzen ist und zum mindesten teilweise die Selbstkosten der Schiffahrt deckt. Aus nah und fern strömen dort die Schiffe, die Rohstoff nach Europa brachten, zusammen. Das geringwertige und schmutzige Ausfuhrgut der Kohle lockt mehr Fahrzeuge im Ballast an die englische Küste, als allen anderen europäischen Küsten zusammen sich nähern.

Antwerpen nimmt auch hier wieder eine Ausnahmestellung ein. Weil es in einer Exportindustrieecke liegt, wie sie auf dem europäischen Festland nicht zum zweitenmal vorkommt, hat Antwerpen es vermeiden können, in die typische Einseitigkeit eines nordwesteuropäischen Einfuhrhafens zu

verfallen. Was in England zwei getrennte Häfen nur unvollkommen vollbringen, vereinigt Antwerpen sehr viel wirksamer an demselben Platze. In Hamburg machen die verladenen Güter von den gelöschten nur 48 Prozent, in Rotterdam gar nur 28 Prozent und an Kohlen sogar nur 14 Prozent aus, in Antwerpen dagegen volle 80 Prozent, fast dreimal soviel wie in Rotterdam und fast doppelt soviel wie in Hamburg. Und in Wirklichkeit ist das Gleichgewichtsverhältnis zwischen Einfuhr und Ausfuhr noch größer, wenn man nicht nur das Gewicht, sondern auch den Raumbedarf der Güter mit in Betracht zieht. So kann Antwerpen den Schiffsladeraum aufs vollkommenste ausnutzen und damit zu den niedrigsten Kosten, die sich überhaupt erreichen lassen, verfrachten, wobei es in diesem Zusammenhang gleichgültig ist, ob diese Verbilligung Reedern oder Verladern zugute kommt. In der Seeschiffahrt ist hier erreicht, was im Eisenbahnverkehr gegeben ist, wenn alle Wagen in Her- und Rückfahrt voll beladen sind, und zwar mit Gütern der höchsten Tarifklasse.

Übt schon das minderwertige Ausfuhrgut der Kohle so große Anziehungskraft auf die Schiffahrt aus, so ist das hier beim hochwertigen Ausfuhrgut in gesteigertem Maße der Fall, und lockt jenes nur billige Frachtdampfer heran, so dieses auch die hochwertigsten Schiffe. Nirgends verkehren so viel Frachtdampfer, wie in den großen euglischen Kohlenhäfen, und nirgends soviel Liniendampfer, wie an der Schelde. Antwerpen ist daher für ein Land, das sich, wie Deutschland, in der Linienschiffahrt den ersten Platz errungen hat, besonders wichtig. Es ist kein Zufall, daß hier die besten Scheldequais im Besitz deutscher Schiffahrtsgesellschaften sind, und es ist fraglich, ob wir unsere Stellung

in der Linienschiffahrt behaupten können, wenn wir unsere Stellung an der Schelde preisgeben müssen. Das gilt besonders von Bremen, das oft wegen der unzureichenden Wasserverhältnisse der Weser die Tragfähigkeit seiner Dampfer im Heimathafen nicht ganz ausnutzen kann. Für Bremen stellt daher Antwerpen als Anlaufhafen vielfach eine Ergänzung dar, die nicht entbehrt und nicht ersetzt werden kann.

Auf den Rückfrachtverhältnissen, wie sie nur langsam entstehen, nicht plötzlich neu geschaffen werden können, beruht die natürliche Billigkeit Antwerpens, die wohl durch Werke der Menschen, wie die Hafenpolitik, verständnisvoll gesteigert und wohl durch sie auch entsprechend zu eigenem und fremdem Schaden gemindert werden kann, aber, weil sie eine natürliche ist, in der Hauptsache bestehen bleibt, und darum ist es so wichtig, daß nicht der eine oder andere willkürlich vom vollen Mitgenuß dieser nicht zu ersetzenden Vorteile ausgeschlossen und daß nicht in den natürlichen Zusammenhang des großen belgischen Ausfuhrhafens mit seinem, verschiedenen Staaten angehörigen großen Hinterlande aus politischem Haß störend eingegriffen werde.

Aus dem Gesagten geht hervor, daß die verbreitete Auffassung, daß, wie die Einfuhr für Rotterdam, die Ausfuhr für Antwerpen kennzeichnend ist, den Verhältnissen nicht voll gerecht wird. Die Besonderheit des belgischen Hafens beruht allerdings auf der Einfuhr; sie steht bei ihm einseitig im Vordergrunde; Rotterdam wird als größter Einfuhrhafen des Rheingebietes treffend bezeichnet. Wer Antwerpen den größten westlichen Ausfuhrhafen des europäischen Festlandes nennt, sagt zwar nichts Unrichtiges, aber er hebt

nicht in gleicher Weise die Eigenart des belgischen Schelde-hafens hervor. Denn in Antwerpen steht nicht die Ausfuhr so einseitig im Vordergrund, wie die Einfuhr in Rotterdam. Der Scheldehafen ist vielmehr dadurch gekennzeichnet, daß ihm Einseitigkeit, wie sie Rotterdam eigen ist, fehlt. In ihm ragt nicht ein Teil seines Handels irrationell hervor, sondern alle Teile sind harmonisch entfaltet. Daraus erklärt sich vor allem die große natürliche Billigkeit dieses bedeutendsten Ausfuhrhafens im Westen des europäischen Festlandes. Aus wirtschaftlichen und geographischen Gründen, die untrennbar zusammenhängen, ist unsere große Ausfuhrindustrie Westdeutschlands auf ihn angewiesen und kein anderer Hafen kann uns ersetzen, was der Scheldehafen uns geleistet hat.

VIII. Belgiens Handel insbesondere mit Deutschland.

Weil Belgien sich in dem geschilderten hohen Maße zu einem Exportindustriestaat, für den Antwerpen das starke Bindeglied mit dem Weltmarkt bildet, entwickelt hat, spielt der Außenhandel in seinem Wirtschaftsleben eine besonders große Rolle. Machte er 1913 in Deutschland 347 Mark und in Großbritannien 636 Mark auf den Kopf der Bevölkerung aus, so in Belgien nicht weniger als 1479 Mark. Mit seinem Nachbarland Holland steht Belgien in dieser Hinsicht an der Spitze aller Völker. Wie in der Industrie zeigt es auch im Handel auf verengter Grundlage die Aufstiegbewegung Deutschlands in verstärktem Maße. Die Kurve der Entwicklung weist in beiden Ländern seit 1872 und

ganz besonders seit 1895, wie der Handelsstatistiker Julin es ausgedrückt hat, »un marche égal et identique« auf. Vergleicht man sie mit der ganz anders verlaufenden französischen Kurve, so sieht man schon daraus, wie eng das deutsche und belgische Wirtschaftsleben — und zwar in erster Linie durch Antwerpen — miteinander verknüpft sind.

Dieser große Außenhandel Belgiens hat seine Besonderheiten. Er hat sich nicht erst seinen Weg zum Weltmarkt erringen müssen. Belgien liegt ja unmittelbar an der belebtesten Seeverkehrsstraße des Erdballes. Schiffe, die vom Osten des Festlandes oder den englischen Inseln kommen, fahren hier vorüber und können leicht in die Schelde einlenken. Als größter Anlaufhafen Europas hat daher Antwerpen es zur Befriedigung seiner starken Verkehrsbedürfnisse nicht nötig gehabt, wie die abseits gelegenen Häfen, sich Schiffahrtsunternehmungen selbst zu schaffen. Es kann sich mühelos solcher bedienen, die aus fremdem Bedürfnis hervorgewachsen sind, mit fremdem Kapital arbeiten und fremder Leitung unterstehen. Zuerst haben die englischen und neuerdings in immer wachsenden Maße die deutschen Schiffe den belgischen Außenhandel in der Einfuhr und Ausfuhr vermittelt. So erklärt es sich in erster Linie aus der bevorzugten Lage des Scheldehafens, daß er eine so kleine eigene Reederei besitzt, wie sonst kein großer Seehafen Europas, und daß sich die deutsche Flagge stolzer als anderswo entfalten konnte.

Mit den fremden Schiffen kamen auch fremde Kaufleute. Sie nahmen den Belgiern auch den kaufmännischen Teil der Ein- und Ausfuhr ab. Weder um die Beförderung ihrer Waren, noch um ihre geschäftliche Behandlung

brauchten sie sich zu kümmern und, wie der unternehmungslustige Deutsche in der wachsenden Zahl seiner regelmäßigen Dampfschiffslinien die schnellsten und zuverlässigsten Verbindungen nach fast allen Teilen der Erde bot, so brachte er durch seine Sprachkenntnis und Anpassungsfähigkeit, seine Pflichttreue und Unermüdlichkeit auch einen immer größeren Teil des Antwerpener Handels in seine Hand. Auf Kosten vor allem des englischen Rivalen wurde der deutsche Kaufmann zum angesehensten, erfolgreichsten und beneidetsten in der Scheldestadt.

Wenn auch nicht ganz so wie Brügge zurzeit der Blüte der Hansa, so ist doch auch das neuzeitliche Antwerpen wieder zum Hafen und Markt der Fremden geworden. Belgisches Kapital und belgische Unternehmungslust sind in der heimischen Industrie und mit ihr in Verbindung stehenden überseeischen Unternehmungen tätig; sie haben dagegen Reederei und Handel lange wenig Beachtung geschenkt, was freilich neuerdings, seitdem Leopold II. mit der Erwerbung der Riesenkolonie des Kongo sein kleines Land in die Bahn eines ehrgeizigen Imperialismus drängte, als eine schwere Unterlassung schmerzlich empfunden wurde. Aber ein Zustand, der aus der Gunst der Lage Belgiens natürlich erwachsen ist, läßt sich nicht leicht von Grund aus ändern. Gerade diese Erkenntnis wird aber wahrscheinlich das Streben erzeugen, mit Hilfe des Krieges zu erringen, was im Frieden bisher versagt blieb.

Doch nicht nur in der Warenbeförderung und kaufmännischen Vermittlung, auch im Austausch der Güter selbst steht Deutschland im belgischen Außenhandel im ganzen voran. Sein Anteil wird von der belgischen Statistik 1912

auf 1711 Millionen Franken gegen 1660 Millionen Franken bei dem an zweiter Stelle stehenden Frankreich angegeben. Allerdings nimmt Frankreich in der Einfuhr, wenn auch nicht dem Gewichte, so doch dem Werte nach, die erste Stelle ein; die französisch-wallonische Zentralisierungspolitik kommt auch in der ausgesprochenen Vorliebe für französische Verbrauchsgüter zum Ausdruck. Aber in der Ausfuhr Belgiens ist Deutschland mit 1008 Millionen Franken gegen 752 Millionen Franken so weit voraus, daß das im ganzen den Ausschlag macht.

Der deutsch-belgische Handelsverkehr ist nicht so leicht zu überschauen. Er setzt sich aus sehr verschiedenen Bestandteilen zusammen. Einmal handelt es sich um den unmittelbaren Warenverkehr zwischen beiden Ländern, den man als Spezialhandel bezeichnet. Er nimmt im deutschen Außenhandel 1913 in der Einfuhr mit 344 Millionen Mark die achte und in der Ausfuhr mit 551 Millionen Mark die siebente Stelle ein. Nach dieser deutschen Statistik weist unser unmittelbarer Güteraustausch mit Belgien eine starke Aktivität in der Handelsbilanz auf, und zwar in erfreulich zunehmendem Maße, da seit 1900 die Einfuhr nur um 124 Millionen Mark oder 60 Prozent, die Ausfuhr dagegen um 298 Millionen Mark oder über 100 Prozent gewachsen ist. Für die verschiedensten Zweige unserer Industrie ist Belgien zu einem wichtigen Absatzmarkt geworden. Die benachbarte Kohlen- und Eisenindustrie steht in dieser Hinsicht an erster Stelle. Sie versorgt Belgien nicht nur mit Kohle und Koks, sondern auch mit vielen Maschinen, sowie Eisenwaren, allerdings auch Halberzeugnissen. Aber auch für die deutsche Woll- und Baumwollindustrie, sowie die elektro-

technische und chemische Industrie hat Belgien eine nicht unerhebliche Aufnahmekraft entwickelt. Was sodann die belgische Ausfuhr nach Deutschland anlangt, so sind bei ihr zwei Gruppen zu unterscheiden. Die eine kann von uns schwer entbehrt werden; zu ihr gehören Pferde, Rohzink und künstliche Seide. Die andere dagegen, welche z. B. Streichgarn, Flachsgarn, Zement, Schwefelsäure umfaßt, drückt als besonders unangenehmer Wettbewerber auf den deutschen Markt.

Belgien ist aber für unseren auswärtigen Warenhandel nicht nur Herkunfts- und Bestimmungsland, sondern auch Durchfuhrland. Es wird als solches nur von Holland im ganzen, aber auch von ihm nicht in wichtigen Einzelheiten erreicht. Freilich ist diese Eigenart des belgischen Wirtschaftskörpers statistisch schwer zu erfassen. Überall stößt eine Durchfuhrstatistik auf große Schwierigkeiten und hier besonders. Denn einmal hat Belgien im Vergleich z. B. mit Deutschland eine ungewöhnlich lange Liste zollfreier Waren, für welche die Förmlichkeiten bei der Einfuhr geringer sind als bei der Durchfuhr, und außerdem haben einzelne belgische Vorschriften mit schuld daran, daß mit den Zahlen der belgischen Handelsstatistik nicht viel anzufangen ist. Die amtlichen Ziffern bedürfen erst einer mühsamen Überarbeitung. Eine solche ist im ganzen mit großer Sorgfalt für das Jahr 1909 vorgenommen worden und hat das bemerkenswerte Ergebnis gehabt, daß der belgische Durchfuhrhandel nicht, wie die Statistik angibt, 42 Prozent, sondern 58 Prozent des belgischen Generalhandels ausmacht. Für das einzelne Land fehlt eine entsprechende Vorarbeit. Berechnungen und Schätzungen zeigen jedoch, daß

die belgische Statistik den deutschen Durchfuhrhandel in der Richtung nach Belgien mit rund 1000 Millionen Franken für 1913 nicht so sehr falsch angibt; er übertrifft die deutsche Ausfuhr nach Belgien um fast 70 Prozent und erreicht nahezu unsere deutsche Ausfuhr nach Rußland, d. h. nach unserem drittwichtigsten Ausfuhrland (880 Millionen Mark). Der belgische Durchfuhrhandel nach Deutschland ist dagegen sehr viel größer, als die belgische Statistik mit rund 300 Millionen Franken angibt; er muß an der Hand der deutschen statistischen Aufzeichnungen auf mindestens die Höhe unserer Einfuhr aus Frankreich, unserem fünftwichtigsten Einfuhrlande (580 Millionen Mark), geschätzt werden und übertrifft die deutsche Einfuhr aus Belgien um etwa 90 Prozent. Der gesamte deutsch-belgische Handel — Spezialhandel und Durchfuhrhandel — bleibt demnach nur unbedeutend hinter 2½ Milliarden Mark im Jahre zurück, erreicht also ungefähr die Gesamthöhe des deutschen Außenhandels mit Österreich-Ungarn, der ganzen Balkanhalbinsel und der Türkei. Der deutsch-belgische Handel spielt für beide Länder eine Rolle, wie sie in Deutschland im ganzen allein von den Vereinigten Staaten und in der Einfuhr allein von Großbritannien erreicht wird, in Belgien aber überhaupt nicht ihresgleichen findet. Ihn vor Schädigungen möglichst zu sichern, ist eine Lebensaufgabe des deutschen Volkes, die in ihrer rein wirtschaftlichen Bedeutung hinter den auf „Mitteleuropa" gerichteten Plänen nicht zurücksteht.

So liegen auf belgischem Boden große Aufgaben des deutschen wie des belgischen Volkes nebeneinander. Die belgische Hauptaufgabe wird durch das Flamentum, die deutsche durch den Durchfuhrhandel gebildet, der, von Lüt-

tich abgesehen, durch das Land der Flamen hindurchzieht, zu ihrem großen Hafen. Ein verheißungsvolles Glück ist es, daß die Lebensbedürfnisse der Flamen und der Deutschen meist in erstaunlichem Maße sich decken. So sehr ein Parallelismus der Interessen zwischen Wallonen und Deutschen fehlt, so sehr ist er zwischen Flamen und Deutschen vorhanden. Den Wallonen gegenüber haben wir das Interesse, jede Verbindung mit ihnen zu meiden, soweit nicht militärische Erfordernisse alle anderen Rücksichten zurückdrängen. Wir stehen ihren Stammeswünschen dauernd fremd gegenüber und können ihnen nur zu unserem eigenen großen Schaden in ihrer schwierigen wirtschaftlichen Lage helfen. Wie es ein natürlicher Prozeß ist, daß sie sich immer mehr mit dem französischen Kulturleben verquickt haben, so können sie auch in Zukunft nur aus ihm weiter Leben und Kraft gewinnen. Aber ebenso wie es den deutlichen Weisungen des Schicksals zuwider sein würde, die Wallonen, auf denen politisch und wirtschaftlich die Vergangenheit unablösbar lastet, aus diesem Zusammenhang mit den Romanentum, soweit die Sicherheit des deutschen Volkes es nicht unbedingt verlangt, zu reißen, ebenso widerspricht es den vorgezeichneten Linien einer natürlichen und gesunden Entwicklung, wenn auch der zukunftsreiche Germanenstamm der Flamen widerstrebend in den ihm fremden Kulturkreis des Romanentums hineingezwungen wird. Wird diesem Streben nach dem Kriege nicht gebieterisch halt geboten, dann wird nicht nur ein Germanenstamm, der für die menschliche Kultur schon viel Unersetzliches geleistet hat und viel Ungeahntes noch leisten kann, seiner starken Eigenart und wertvollsten Schaffenskraft gewaltsam beraubt, sondern zu-

gleich auch Belgien noch weit mehr, als in den kampfreichen Jahrhunderten seiner Vergangenheit, zu einem Land politischer Beunruhigungen und Intrigen gemacht. Möchte der Krieg endlich dem vielheimgesuchten Lande das oft verkannte und immer bisher vergeblich erstrebte Glück bescheren, daß seine Verhältnisse nicht — balkangleich — mit Rücksicht auf fremde Interessen eine künstliche, Keime zu neuen Konflikten in sich tragende Regelung erfahren, sondern einfach und schlicht den eigenen Interessen und natürlichen Bedingungen entsprechend gestaltet werden. Damit würde dem Frieden für alle Zeiten ein gewaltiger Dienst geleistet und den deutschen Interessen, die ausgesprochene Friedensinteressen sind, eine wirksame Sicherung geboten sein. Aber solche Befriedung des Festlandes und zumal desjenigen Teils, der ihm am nächsten liegt, will England heute noch weniger als früher. Wie in der Vergangenheit zieht es auch heute jede künstliche Regelung, die Zwiespalt erhält und Argwohn nährt, der natürlichen, die den Kräften freie Bahn zu friedlicher Arbeit schafft, vor. Was keinem dient, als ihm allein, wird es mit dem bekannten großen Aufwand an schönen Worten als geheiligtes Recht der Vergangenheit zu bewahren trachten. Möchte es gelingen, im Interesse dauerhaften Friedens diesen Geist ewigen Zwiespaltstiftens niederzuringen zum Nutzen der Deutschen und der Flamen und zum Heil Europas.

Literatur.

Etudes sur la Belgique. Conférences faites au VI. cours international d'expansion commerciale organisé à l'Institut Supérieur de Commerce d'Anvers. Brüssel 1913.

Le Livre d'or de l'exposition de Charleroi (insbesondere Bd. II S. 285 bis 430: Eisenindustrie und S. 431—502: Glasindustrie).

Billiard, La Belgique industrielle et commerciale de demain. Paris 1915.

Delmer, La question du minerai de fer en Belgique. Annales des mines de Belgique. Bd. XVII. 1912.

Deuval, Les moyens de production et l'effet utile de l'ouvrier dans les houillères belges. Brüssel 1909.

Greiner, L'âge du fer en Belgique 1817—1867 et l'âge de l'acier 1867—1907. Bulletin du Comité central du travail industriel. 22 fascicule. 1910.

Julin, The économic progress of Belgium from 1880—1908. Journal of the Royal Statistical Society. Vol. 74. Part III. London 1911.

Leener, Le marché charbonnier belge. Commission d'enquête sur la durée du travail dans les mines de houille. Brüssel 1908.

Lespineux, Notre rétrospection sur les mines de fer en Belgique. In »Iron Ore Resources of the World«. Stockholm 1910.

Lewinski, L'évolution industrielle de la Belgique. Brüssel 1911.

Marquet, Les charbonnages belges. Paris 1912.

Nimal, La sidérurgie belge en 1911 et pendant les dix années antérieures. Charleroi 1912.

Oboussier, Le Port d'Anvers et la Conférence Economique de Paris. Anvers 1917.

Pawlowski, Le développement minier et métallurgique et les problèmes qui s'y rattachent dans l'Est Français, le Luxembourg, l'Alsace-Lorraine et la Belgique. Paris 1913.

Borchling, Das belgische Problem. Hamburg 1914.
Blunck, Belgien und die niederdeutsche Frage. Jena 1915.
Cosoju, Die belgische Handelspolitik der letzten 40 Jahre. Stuttgart 1914.
Deneke, Sprachverhältnisse und Sprachgrenzen in Belgien und Nordfrankreich. Hamburg 1915.
Fromme, Niederdeutsche und Niederländer. Deutsche Rundschau 1916.
Frost, Agrarverfassung, Handelspolitik und Arbeiterfrage in Holland und Belgien. Berlin 1909.
Frost, Flachsbau und Flachsindustrie in Holland, Belgien und Frankreich. Berlin 1912.
Hampe, Belgiens Vergangenheit und Gegenwart. 2. Auflage. Leipzig 1916.
Herkner, Was haben Belgien und Frankreich in der Arbeiterfürsorge geleistet? Berlin 1914.
Jaffe, Die Stellung Belgiens in der Weltwirtschaft. Bankarchiv 1915, Nr. 19—21.
Jostes, Die Flamen im Kampfe um ihre Sprache und ihr Volkstum. Münster 1915
Losch, Belgien als Volkswirtschaftskörper. Allgemeines Statistisches Archiv 1914.
Oswalt, Zur belgischen Frage. Berlin 1915.
Oswalt, Belgien. Aus Natur- und Geisteswelt. Leipzig 1915.
Schumacher, Antwerpen. Seine Weltstellung und Bedeutung für das deutsche Wirtschaftsleben. Leipzig 1916.
Schumacher, Das Eisenbahnwesen Belgiens und Hollands. Deutsche Wirtschaftszeitung 1916.

Annuaire Statistique de la Belgique.
Belfried.
Dietsche Stemmen.



Verantwortlich für die Redaktion: Dr. Georg Hirzel in Leipzig.

Verlag von S. Hirzel in Leipzig

Zwischen Krieg und Frieden

Eine Sammlung von Schriften über die politischen und wirtschaftlichen Fragen, die im künftigen Frieden zu lösen sind.

Der Weltwirtschaftskrieg; seine Waffen und seine Ziele von **Arthur Dix.** 6. Tausend. 80 Pfennig.

Deutschland, die Türkei und der Islam. Ein Beitrag zu den Grundlinien der deutschen Weltpolitik im islamischen Orient von Dr. jur. et phil. **Hugo Grothe.** 6. Tausend. 80 Pfennig.

Die Reichs- und Staatsfinanzen während des Krieges und nach dem Kriege. Von **Frhr. von Zedlitz** und **Neukirch,** Seehandlungspräsident a. D., M. d. A. 3. Tausend. 80 Pfennig.

England und wir. Finanzielle und wirtschaftliche Kriegswirkungen in England und Deutschland von Dr. **J. Rießer,** Präsident des Hansabundes. 6., vermehrtes und verbessertes Tausend. 1,20 Mark.

Der Krieg und die Weltmachtstellung des Deutschen Reiches von Prof. Dr. **Max Apt,** Syndikus der Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin. 3. Tausend. 80 Pfennig.

Der mitteleuropäische Wirtschaftsblock und das Schicksal Belgiens. Von Dr. **Hermann J. Losch.** 3. Tausend. 80 Pfennig.

Ein Wirtschafts- und Zollverband zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn. Von Dr. **Eugen von Philippovich,** Professor der politischen Ökonomie an der Universität Wien. 6. Tausend. 80 Pfennig.

Das deutsche Wirtschaftsleben im Kriege. Von Dr. **Gustav Stresemann,** M. d. R. 3. Tausend. 1 Mark.

Die mitteleuropäische Zollannäherung und die Meistbegünstigung von Dr. **J. Jastrow,** a. o. Professor an der Universität Berlin. 3. Tausend. 80 Pfennig.

Deutschland und Österreich-Ungarn. Gesichtspunkte eines Industriellen von **Julius Heller.** 4. Tausend. 1 Mark.

Bulgariens wirtschaftliche Zukunft. Von **Arthur Dix.** 3. Tausend. 80 Pfennig.

Verlag von Duncker & Humblot in München und Leipzig

Von

Dr. Hermann Schumacher

Geh. Regierungsrat, ord. Professor der Staatswissenschaften
an der Universität Berlin

sind erschienen:

Antwerpen. Seine Weltstellung und Bedeutung für das deutsche Wirtschaftsleben. In modernem Pappband gebunden 3 Mark.

Antwerpens Aufstieg. — Antwerpens Hafen, Seelage und Hinterland. — Antwerpens Besonderheit. — Antwerpens natürliche Billigkeit. — Antwerpen und der Rhein. — Antwerpen und die Eisenbahnen. — Antwerpens Hafenpolitik — Antwerpens Stellung im Ein- und Ausfuhrhandel. — Antwerpen als Bank- und Börsenplatz. — Antwerpen als Reedereiplatz. — Antwerpen als Industrieplatz.

Meistbegünstigung und Zollunterscheidung.

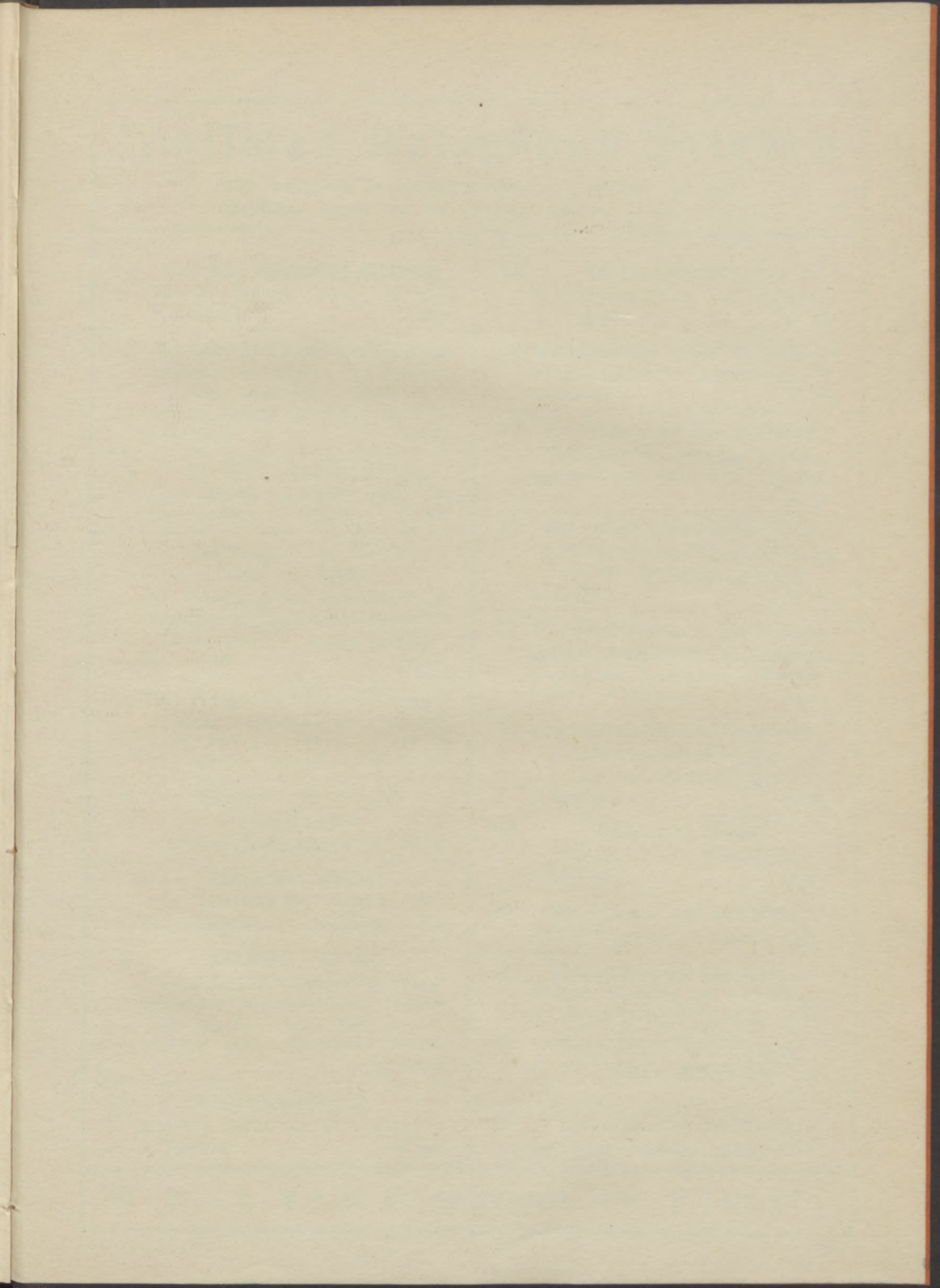
Betrachtungen über eine Neugestaltung der deutschen Handelspolitik nach dem Kriege. (Sonderabdruck aus Schriften des Vereins für Sozialpolitik. Band 155 I.) Zweite Auflage. Preis 1 Mark 80 Pfennige.

Die westdeutsche Eisenindustrie und die Moselkanalisierung.

(Zweiter Band des Sammelwerkes: „Das Moselland und die westdeutsche Eisenindustrie".) In Leinwand gebunden Preis 3 Mark.

In Vorbereitung:

Der Reis in der Weltwirtschaft.



Zwischen Krieg und Frieden

Eine Sammlung von Schriften über die politischen und wirtschaftlichen Fragen, die im künftigen Frieden zu lösen sind.

Heft

1 **Los vom englischen Weltjoch** von Dr. Georg Irmer, M. d. A. 9. Tausend 80 Pf.

2 **Ein mitteleuropäischer Staatenverband** als nächstes Ziel der deutschen auswärtigen Politik von Dr. Franz von Liszt, M. d. R. 6. Tausend 80 Pf.

3 **Der Weltwirtschaftskrieg** seine Waffen und seine Ziele von Arthur Dix 6. Tausend 80 Pf.

4 **Deutschland, die Türkei und der Islam** Ein Beitrag zu den Grundlinien der deutschen Weltpolitik im islamischen Orient von Dr. Hugo Grothe 6. Tausend 80 Pf.

5 **Die Reichs- und Staatsfinanzen** während des Krieges und nach dem Kriege von Freiherr von Zedlitz u. Neukirch, M. d. A. 3. Tsd. 80 Pf.

6 **Rußland als Gegner Deutschlands** von Dr. Otto Hoetzsch 6. Tsd. 80 Pf.

7 **Krieg und Kultur** Drei vaterländische Vorträge von Karl Lamprecht 6. Tausend 1 Mk.

8 **England und wir** Finanzielle und wirtschaftliche Kriegswirkungen in England und Deutschland von Dr. J. Rießer 6., vermehrtes und verbessertes Tausend 1,20 Mark

9 **China und Japan** jetzt und später von M. v. Brandt 3. Tausend 80 Pf.

Heft

10 **Weihnachtsgedanken** in der Kriegszeit von E. Dryander 6. Tausend 60 Pf.

11 **Das deutsche Elend in London** von Carl Peters, Reichskomm. a. D. 5. Tausend 80 Pf.

12 **Der Krieg und die Weltmachtstellung** des Deutschen Reiches von Prof. Dr. Max Apt 3. Tausend 80 Pf.

13 **Der mitteleuropäische Wirtschaftsblock** u. das Schicksal Belgiens von Dr. Hermann J. Losch 3. Tausend 80 Pf.

14 **Ein Wirtschafts- u. Zollverband** zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn von Dr. Eugen v. Philippovich 6. Tausend 80 Pf.

15 **Der internationale Nachrichtenverkehr** und der Krieg von Dr. P. D. Fischer 3. Tausend 80 Pf.

16 **Krieg und Schule** von Dr. Adolf Matthias 6. Tausend 80 Pf.

17 **Die Frauen und der Krieg** von Lily Braun 5. Tausend 80 Pf.

18 **Was verbürgt den Sieg?** Ausblicke in Krieg und Zukunft von Dr. Ernst Schultze 3. Tsd. 80 Pf.

19 **Deutschland und Ungarn** von Dr. Eduard Pályi 3. Tausend 80 Pf.

20 **Die Ethik und der Krieg** von Oswald Külpe 3. Tsd. 80 Pf.

Verlag von S. Hirzel in Leipzig

Zwischen Krieg und Frieden

Eine Sammlung von Schriften über die politischen und wirtschaftlichen Fragen, die im künftigen Frieden zu lösen sind.

Heft

21 **Die Parteien nach dem Kriege** von Dr. Paul Harms 3. Tsd. 80 Pf.

22 **Die Neutralität der Schweiz** von Dr. Arnold von Salis 3. Tausend 80 Pf.

23 **Das deutsche Wirtschaftsleben** im Kriege von Dr. Gustav Stresemann, M. d. R. 3. Tausend 1 Mark

24 **Buren, Engländer und Deutsche** von A. Schowalter 3. Tsd. 1 Mark

25 **Die Dreiverbandspresse** Ihr Anteil an der Kriegsentfachung und ein Weg zu ihrer Bekämpfung von Gustav von Pacher 3. Tsd. 1 Mark

26 **Die mitteleuropäische Zollannäherung** u. die Meistbegünstigung von Dr. J. Jastrow 3. Tsd. 80 Pf.

27 **Die Kulturgemeinschaft der Völker** nach dem Kriege von Dr. Franz Klein 3. Tsd. 1 Mark

28 **Irrung und Abfall Italiens** von Oskar Müller 3. Tsd. 80 Pf.

29 **Die Ideen von 1914** von Dr. Rudolf Kjellén 9. Tausend 80 Pf.

30 **Deutschland und die Hohenzollern** Eine Kriegsgedenkrede von Dr. Georg von Below 5. Tausend 80 Pf.

31 **Deutsche Kultur u. Ausländerei** von Ludwig Fulda 3. Tsd. 60 Pf.

Heft

32 **Die deutsch-lettischen Beziehungen in den baltischen Provinzen** Ein Wort der Aufklärung von einem Balten 3. Tausend 1 Mark

33 **H. von Treitschke in unserer Zeit** von Dr. Ludwig Lorenz 3. Tausend 1 Mark

34 **Um den Suezkanal** von Richard Förster 3. Tausend 1 Mark 20 Pf.

35 **Deutschland und Österreich-Ungarn** Gesichtspunkte eines Industriellen von Julius Heller 4. Tsd. 1 Mark

36 **Das politische Leben Finnlands** von Dr. Johannes Öhquist 3. Tausend 1 Mark 50 Pf.

37 **Kriegspsychologische Betrachtungen** von Dr. Max Dessoir 3. Tsd. 1 Mark

38 **Der deutsche Staatsgedanke** von Dr. J. H. Valckenier Kips 3. Tausend 1 Mark 20 Pf.

39 **Staatsmoral und Politik** von D. Dr. Adolf Wach 2. Tausend 1 Mark

40 **Über Recht und Krieg** Rektoratsrede von Dr. Robert v. Hippel 2. Tausend 80 Pf.

41 **Belgiens Stellung in der Weltwirtschaft** von Dr. Hermann Schumacher 3. Tsd. 1 Mark 50 Pf.

Verlag von S. Hirzel in Leipzig